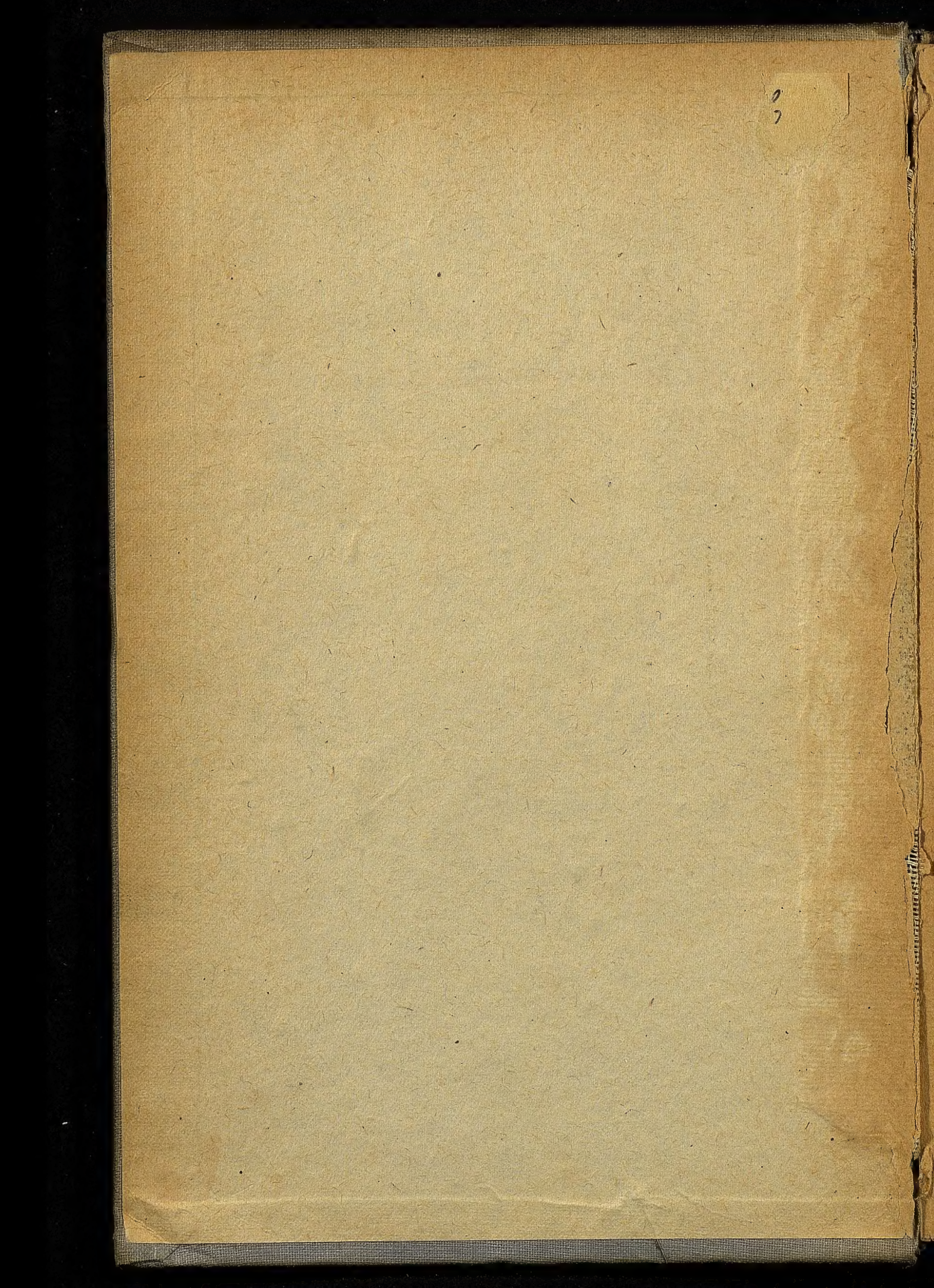
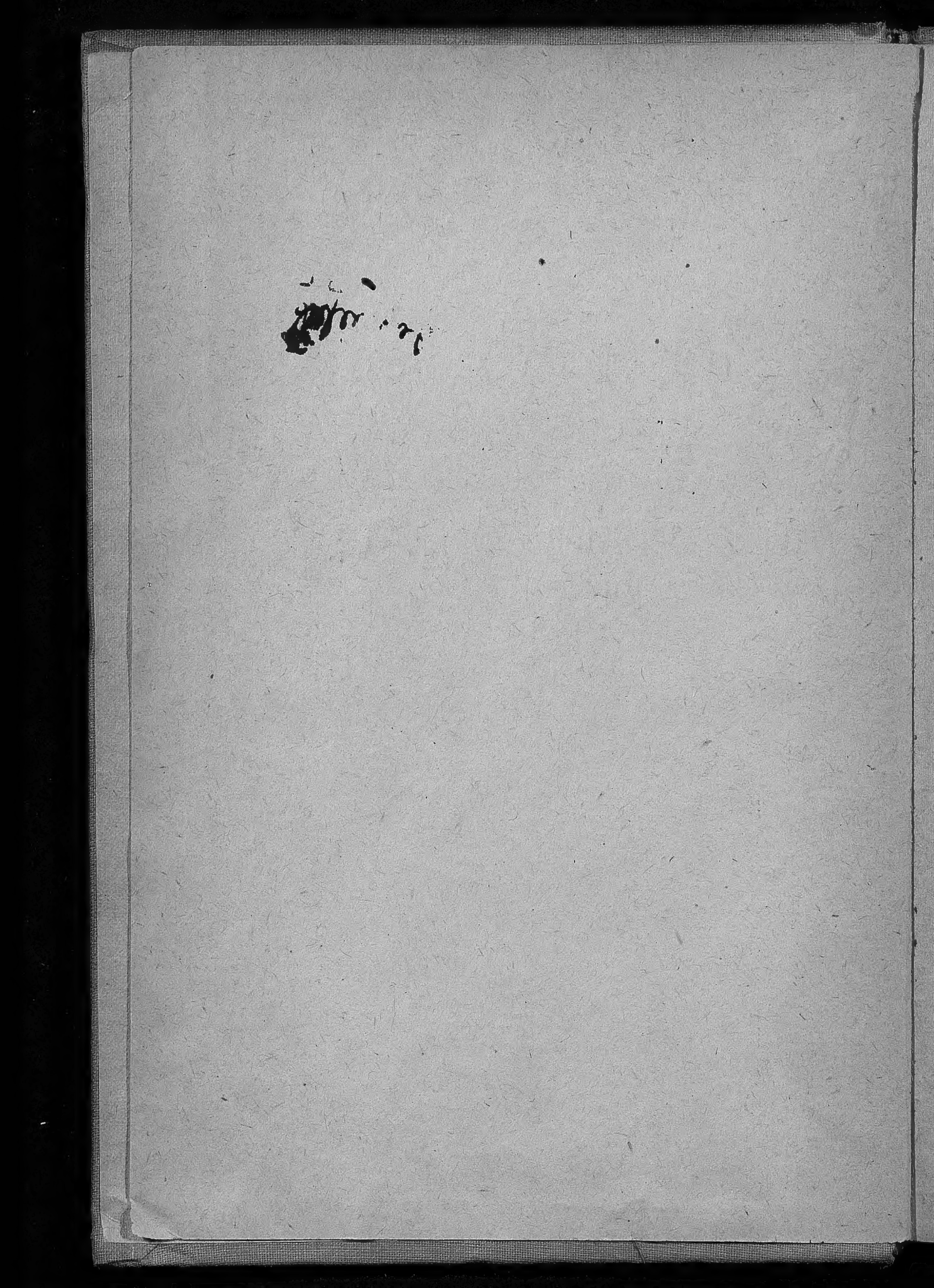
Ю
Т-56

А. В. ТОМАШЕВИЧ

ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ
В ОПЕРАЦИЯХ РУССКОГО ФЛОТА НА БАЛТИЙСКОМ МОРЕ в 1914-1915 г. г.

ВОЕНМОРИЗДАТ • 1939





Ю
Т56

А. В. ТОМАШЕВИЧ
Капитан 2 ранга

ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ В ОПЕРАЦИЯХ РУССКОГО ФЛОТА НА БАЛТИЙСКОМ МОРЕ в 1914—1915 г.г.

ВОЕННО-МОРСКОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО НКРКВМФ СССР

МОСКВА 1939 ЛЕНИНГРАД

2 экз

30

АННОТАЦИЯ

Книга капитана 2-го ранга А. В. Томашевича представляет собою впервые появившийся в нашей военно-морской литературе труд, посвященный систематическому изложению боевой деятельности подводных лодок Балтийского флота в 1914—1915 г.г. Эта книга является первой частью подготовляемого к печати обширного труда, излагающего боевой опыт подводных лодок Балтийского флота в течение всего периода мировой войны 1914—1918 г.г.

В своей работе автор дает исчерпывающую картину борьбы лодок на Балтийском театре, который в 1914—1915 г.г. по боевым действиям являлся наиболее напряженным плацдармом всего театра морской войны.

Книга в основном целеустремлена на командира-подводника. Благодаря изложению боевой работы лодок в тесной связи ее с операциями надводного флота, эта книга является ценным трудом и для оперативно-тактической подготовки командного и начальствующего состава надводных кораблей РКВМФ.

ГОСУДАРСТВ. ПУБЛИЧНАЯ ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА

537345

ПРЕДИСЛОВИЕ.

Настоящей работой преследовалась цель — дать систематическое изложение боевой деятельности подводных лодок, входивших во время мировой войны 1914—1917 годов в состав русского Балтийского флота, и показать, какое влияние она имела на ход военных действий на Балтийском море.

Данная книга является первым томом и охватывает период кампаний 1914 и 1915 годов. Второй том, обнимающий период кампаний 1916 и 1917 годов, подготовляется к печати капитаном 2-го ранга А. Н. Лебедевым. Аналогичную работу предполагалось выполнить и для других русских театров мировой и гражданской войны.

В основном работа целеустремлена на командира-подводника. Вследствие этого уделяется внимание деталям, скучным для неспециалиста, но представляющим практический интерес для подводников.

События излагаются на основании обработки документальных данных. Если документы не позволяли установить событие с достаточной достоверностью, в таком случае оно оговорено словами: «видимо» или «по германским (или русским) данным»...

В качестве основного материала для работы служили документы, хранящиеся в Ленинградском отделении Центрального исторического архива, копии с которых подобраны и систематизированы кафедрой тактики подводных лодок Военно-Морской Академии им. тов. Ворошилова.

В отыскании этих документов большая помощь была оказана капитаном 2-го ранга Н. В. Новиковым и интендантом 2-го ранга Н. Н. Алиховым. Из документов использованы, главным образом, донесения командиров лодок и переписка командующего флотом и его штаба с верховным командованием и Морским Генеральным Штабом.

Ввиду того что о деятельности подводных лодок в начале войны в архивных документах имеется очень мало данных, использована неоконченная работа — рукопись Б. А. Меркушова «Подводные лодки в мировой войне». Действия германского флота даны на основании официальных немецких изданий: Р. Фирле «Война на Балтийском море», т. I (изд. 1926 г. Ред.-Изд. Отд. Морских Сил РККА) и Г.Ролльман «Война на Балтийском море. 1915 год». (Изд. 1935, Воениздат). Общая обстановка на морях изложена

на основании данных официального английского труда: Ю. Корбетт «Операции английского флота в мировую войну», и германского труда: Гросс «Война на море». Обстановка на сухопутном фронте дана на основе книги Зайончковского «Мировая война».

Наиболее важные моменты освещены путем приведения текстуальных выдержек из документов (как русских, так и немецких). Этим достигалось наиболее объективное изложение событий.

Все даты приводятся по новому стилю, время — по местному ленинградскому. Географические названия сохранены прежние. В конце книги приводится таблица новых названий встречающихся в тексте географических пунктов.

Схемы походов подводных лодок составлены по данным донесений командиров лодок и, частично, на основании навигационных журналов. В тех случаях, когда курсы лодок установить не представлялось возможным, даны лишь отдельные позиции, о которых имеются документальные данные. Схемы сделаны на картах меркаторской проекции и рассчитаны на пользование ими одновременно с чтением текста.

ЧАСТЬ I — КАМПАНИЯ 1914 ГОДА

1. СОСТАВ, СОСТОЯНИЕ И БОЕВАЯ ПОДГОТОВКА РУССКИХ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК К НАЧАЛУ МИРОВОЙ ИМПЕРИАЛИСТИЧЕСКОЙ ВОЙНЫ.

К началу мировой империалистической войны подводные силы Балтийского флота состояли из бригады подводных лодок и учебного отряда подводного плавания. В бригаде числились следующие лодки: 1-й дивизион — «Акула», «Минога», «Макрель» и «Окунь», 2-й дивизион — «Аллигатор», «Дракон», «Кайман» и «Крокодил».

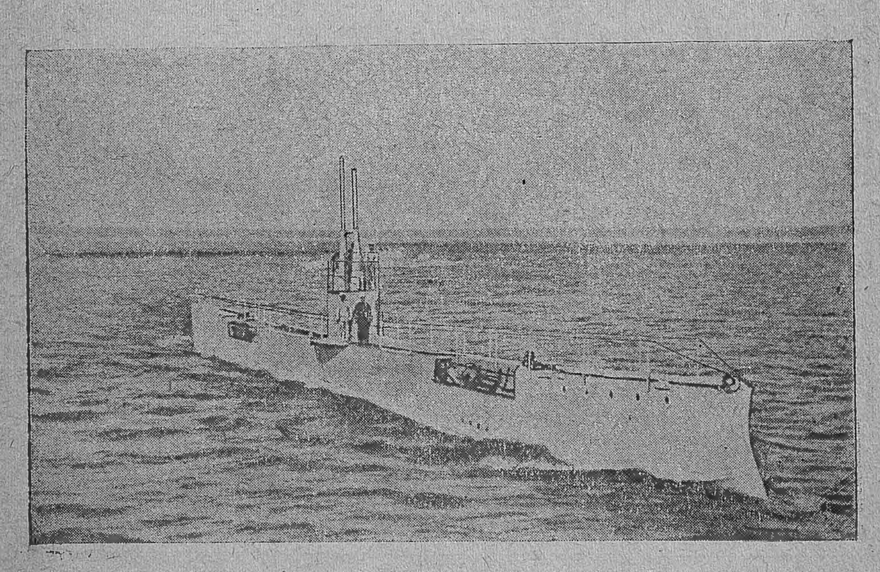


Рис. 1. Подводная лодка „Акула".

В состав учебного отряда входили лодки: «Белуга», «Стерлядь» и «Пескарь».

В нижеследующей таблице (стр. 6) приведены основные элементы этих лодок.

Торпеды на всех лодках были 45 см.

Артиллерии на лодках до объявления войны не было. Уже во время войны на некоторые лодки были установлены 37 мм пушки.

Название лодки	Год постройки и вступления в строй	Водоизмещение надводн. / подводн.	Скорость хода над водой / под водой	Дальность плавания (при скорости хода) над водой / под водой	Вооружение. Число и тип торпедных аппаратов	Скорость погружения (в минутах)		Тип двигателей надводных
						из крейс. полож.	из позиц. полож.	
„Акула"	1906—1910	380 / 468	11,5 / 6,5	1200 (7) / 38 (4,75)	2 — носов. трубч. . 2 — корм. трубч. . 4 — наружн. решетч.	3,5	1,5	3 дизеля
„Минога" . . .	1906—1909	117 / 142	11 / 4,5	600 (10) / 90 (3,5)	2 — носов. трубч. .	3,5	1,5	2 дизеля
„Макрель" . . „Окунь" . . .	1904—1908	140 / 177	8 / 4,5	700 (8) / 50 (3)	4 — наружн. решетч.	5		1 дизель
„Аллигатор" . „Дракон" . . „Кайман" . . „Крокодил" .	1906—1910-11	410 / 480	10,6 / 7,5	1050 (8) / 40 (5)	2 — носов. трубч. . . 2 — корм. трубч. . . 2 — наружн. решетч.	5	3	4 бензиномотора
„Белуга" . . . „Стерлядь" . . „Пескарь" . .	1904—1905	100 / 125	9 / 6,5	500 (9) / 65 (?)	1 — носов. трубч. . .	—	—	2 керосиномотора 1 дизель

При первом дивизионе состояли транспорт «Хабаровск» и миноносец «Послушный»; при втором дивизионе — транспорт «Европа» и миноносец «Молодецкий». Оба дивизиона базировались на Ревель. При учебном отряде подводного плавания состоял транспорт «Анадырь». Базировался отряд на Либаву.

На заводах в Петербурге и в Ревеле строилось 18 новых лодок, более совершенных, типа «Барс» (650/780 т). Однако, вступление в строй первых из них можно было ожидать лишь в 1915 году.

Подводная лодка «Акула» (рис. 1) к началу войны была самой новой и лучшей лодкой. Она могла держаться в море до двух недель. Запас топлива обеспечивал плавание до 1000 миль при работе обоих бортовых двигателей, но запаса смазочного масла нехватало,

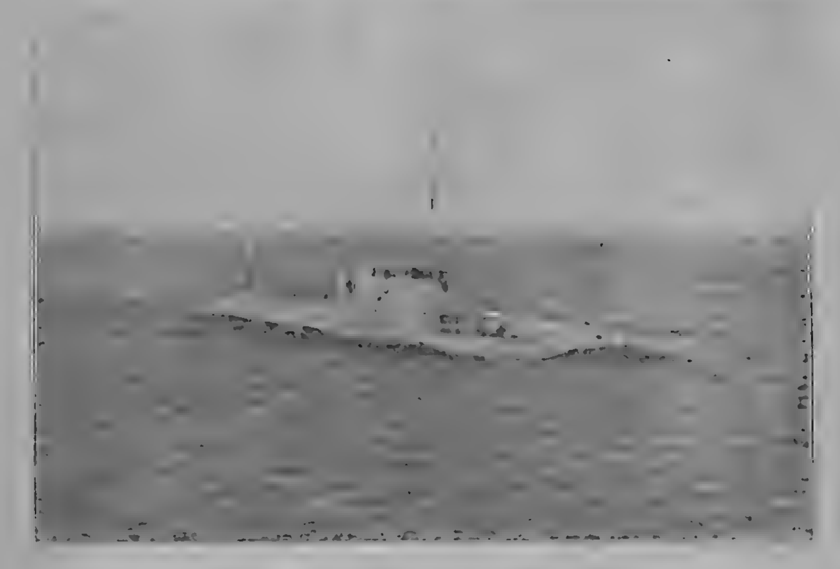


Рис. 2. Подводная лодка „Аллигатор".

а поэтому его приходилось брать вместо запасных торпед в их хранилища и в банках в трюм. Вследствие недостатков глушителя работа дизелей была слышна на большом расстоянии. При касании грунта страдали в первую очередь руль и средний винт, что лишало лодку в дальнейшем возможности двигаться под водой, так как электромотор работал только на средний вал.

«Минога», имевшая также двигатели Дизеля, могла делать большие переходы, но из-за малых размеров лодки жить на ней длительное время было крайне тяжело. Хотя лодка имела два трубчатых носовых аппарата, но стрелять залпом двумя торпедами было невозможно, ввиду трудности удержания лодки при выстреле на глубине.

«Макрель» и «Окунь» имели весьма неудачную установку главных механизмов: дизель работал на динамо, которая питала мотор

главного вала; при выходе из строя мотора или динамо лодка теряла возможность движения как под водой, так и над водой; к тому же и сам чрезмерно облегченный дизель был крайне ненадежен в работе. Лодки были маломореходны, имели весьма непрочные горизонтальные рули и часто выходили из строя. Переходы морем лодки большею частью совершали на буксире своих транспортов-баз.

«Аллигатор», «Дракон», «Кайман» и «Крокодил» (рис. 2) представляли собою очень неудачные лодки системы Лэка. После бесконечных переделок они все же оставались маломореходными. На корпус лодки снаружи были нашиты деревянные брусья толщиной в 15 см. Сверху имелась деревянная палуба толщиною 7,5 см. Для сохранности деревянных брусьев борта до палубы были поверх дерева обшиты оцинкованным железом. Летом, если лодка долго не погружалась, дерево рассыхалось и коробилось. При частых и длительных погружениях оно разбухало и выпучивалось. В силу этого, в обоих случаях сквозь стенки в надстройку совершенно свободно проникала вода, вследствие чего в свежую погоду плавание на этих лодках было крайне рискованным. Намокание дерева при подводном ходе являлось причиной потери лодками пловучести. Заменить деревянную надстройку железной не было возможности, так как надстройка представляла собою как бы поплавок, который давал 16-17 тонн пловучести. Прочный корпус лодки был слаб и допускал погружение не более 25,5 м. Осадка в 5 м (16 футов) затрудняла использование их в районах с мелкими фарватерами. Бензиномоторы, чрезвычайно неблагополучные в пожарном отношении, являлись к тому же причиной частых угораний личного состава.

Лодки Учебного отряда «Белуга», «Стерлядь» и «Пескарь» (рис. 3) были лодками типа Голланда. Первая из них, имевшая керосиномоторы Кертинга, могла совершать переходы под своим двигателем, две же остальные, имевшие дизельмоторы завода Нобель, совершенно не могли делать самостоятельных переходов, так как двигатели эти были облегчены свыше всякой меры и в результате постоянно ломались.

Перископы лодок имели верхние головки диаметром 120 мм и либо закреплялись неподвижно в корпусе, либо имели крайне малый ход. Чтобы скрыть перископ под воду, лодкам приходилось увеличивать глубину хода.

Таковы были лодки, которыми располагал Балтийский флот к началу мировой войны. Естественно, что столь несовершенные лодки не могли внушить к себе доверия командования флотом.

Статья преподавателя Морской Академии А. Д. Бубнова, помещенная в 1909 г. в справочной книжке «Военные флоты», достаточно полно рисует существовавшие в то время на флоте взгляды на подводные лодки. В этой статье автор выдвигает ряд положений, которые получили яркое отражение в первоначальном плане использования лодок в операциях на Балтийском море.

Наиболее характерными являются следующие положения Бубнова:

«Свойства подводных лодок ставят их в ряд орудий в морской войне не самостоятельных, а чисто лишь позицион-

ных, причем одна лодка может охранять позицию длиною лишь в 6 миль. . .»

«. . .чтобы им не стоять все время на позициях в напряженном, выжидательном положении и, что главное, дабы обезопасить их от миноносцев, при них должен быть крейсер-разведчик, на обязанности которого лежит предупреждать лодки о подходе линейных кораблей противника и отгонять миноносцы. Нет, конечно, сомнения, что наивыгоднейшими позициями следует признать позиции у своих берегов. . .»

Резюмируя, А. Д. Бубнов приходит к заключению, что подводным лодкам, с придачей им легких крейсеров, могут поручаться самостоятельные частные операции по обороне своего побережья на некоторых удобных позициях; в открытом же море и у берегов про-

Рис. 3. Подводная лодка типа „Белуга".

тивника они могут, с некоторой надеждой на успех, сопряженной при этом с большим риском, оперировать лишь в связи с главными силами.

В своем заключении А. Д. Бубнов пишет:

«Сопоставляя тактические свойства подводных лодок со средствами, имеемыми у флота для отражения их атак, мы приходим к заключению, что подводные лодки представляют из себя не что иное, как подводные минные банки, выставляемые на путях противника, причем вероятность на них наткнуться увеличивается с приближением к берегам.

Единственное их преимущество, по сравнению с обыкновенными минными банками, заключается в том, что их почти невозможно снять с позиций до прихода эскадры, но зато корабль имеет против их оружия сети,[1]) которых он не имеет против мин заграждения».

[1]) На ходу противоторпедные сети никогда не ставились.

«Подводные лодки являются средством пассивной позиционной обороны и, как таковые, — не могут решить участь войны, так как не в их власти подчинить себе волю противника, а наоборот, — для использования своего оружия им необходима добрая воля противника, идущего без предосторожности на занятые ими позиции».

В силу таких взглядов боевая подготовка лодок была целеустремлена на отработку позиционной службы.

Планомерная боевая подготовка лодок началась с 1910 года. Центром внимания при боевой подготовке являлись торпедные атаки.

Торпедные стрельбы проводились торпедами с мнущимися зарядными отделениями по состоящим в распоряжении бригады транспортам и миноносцам.

Первоначально торпедные атаки производились по транспорту «Хабаровск» в районе Либавы.

В середине кампании 1910 года подводные лодки перешли в г. Ревель.

За время пребывания в Ревеле, подводные лодки производили атаки на корабли Учебно-артиллерийского отряда и Морского корпуса.

В частности была произведена атака стоящих на Ревельском рейде кораблей Артиллерийского отряда с задачей прорыва сторожевой цепи миноносцев. Все лодки, не обнаружив себя, прорвали сторожевую цепь и успешно выполнили атаку кораблей с расстояния 2—3 каб.

В начале августа 1-й дивизион перешел в шхеры для изучения фарватеров и продолжения тренировки в учебных атаках.

По возвращении в Ревель лодки приняли участие в маневрах. «Окунь», «Макрель», «Минога», «Пескарь» и «Стерлядь» были расположены по линии Оденсхольм—Гангэ на соответствующих для каждой лодки позициях, на которых они и ожидали прохода неприятеля.

На рассвете «Минога» недалеко от Гангэ успешно атаковала противника, приблизившись незамеченной на 2—3 каб. Остальные лодки атаковать не смогли, так как находились значительно южнее курса неприятельских кораблей.

В конце кампании 1910 года лодки ежедневно несли дежурство для атаки всех входящих и выходящих с Ревельского рейда военных кораблей.

В первой половине кампании 1911 года лодки использовались для обучения учеников Учебного отряда подводного плавания.

В начале августа лодки на буксире перешли из Либавы в Ревель и приступили к учебным торпедным атакам. Кораблями-мишенями служили собственные транспорты: «Хабаровск» и «Европа». Оба транспорта обходили позиции, назначенные каждой лодке, подвергаясь их атакам.

Кроме того, по примеру предыдущего года была проведена атака кораблей, стоящих на Ревельском рейде.

В конце августа специальной комиссией был произведен практический экзамен офицерам, обучавшимся в Учебном отряде подводного плавания. Были произведены торпедные атаки по транспорту «Хабаровск». Из 11 экзаменовавшихся в корабль попали 6; у трех торпеда прошла от корабля в расстоянии не более 20 сажен. Стрельба производилась с расстояния 2—3 каб.

В кампанию 1912 года лодки в середине июня после атак по транспортам принимали участие в маневрах флота.

Крейсеры «Громобой», «Паллада» и «Адмирал Макаров» и шесть миноносцев типа «Мощный» должны были пройти в Копорскую губу и произвести высадку десанта. На подводные лодки была возложена задача защищать вход в Копорскую губу, в районе: банка Средняя—остров Сескар—банка Деманстейн.

Лодки были расставлены на позициях с расчетом защищать: «Акула»—проход между банками Средней и Нагаева, или севернее Средней банки, «Кайман»—проход в Копорскую губу с норд-остовой стороны, «Крокодил»—с норд-вестовой.

Около 3 ч. 30 м. ночи (в условиях светлой ночи) при появлении неприятеля лодки погрузились и пошли в атаку на главные силы.

Несмотря на то, что маневрирование подводных лодок было в значительной степени стеснено банками, «Акула» и «Кайман» произвели успешную атаку на головной крейсер «Громобой», всплыв около него в расстоянии не более 0,5 каб. «Крокодил», вследствие большого расстояния от его позиции до курса противника, был вынужден от атаки отказаться.

По окончании маневров лодки заняли новые позиции для атаки крейсера «Баян», на котором шел из Кронштадта командующий войсками Петербургского округа.

Крейсер атаковали «Акула» и «Кайман», всплыв в расстоянии не больше 0,5 каб.; «Крокодил» атаковать не мог, так как «Баян» прошел вне района его позиции.

В начале августа 2-й дивизион лодок снова принял участие в маневрах флота. Согласно инструкций, лодкам надлежало произвести атаку на флот, совершавший переход из Ревеля в Гангэ, причем впереди бригады линейных кораблей, для защиты от подводных лодок, должна была находиться завеса из миноносцев.

В состав эскадры входили: бригада линейных кораблей, бригада крейсеров, двадцать миноносцев и два заградителя. Скорость хода эскадры—12 узлов.

Лодки, выйдя из Ревеля в 9 часов утра, заняли позиции по линии Ревельстейн — Гангэ в расстоянии 4 миль друг от друга.

При наличии значительного количества миноносцев и крейсеров охранной цепи и достаточно большого хода эскадры для подводных лодок создавалась обстановка, близкая к условиям военного времени. Ошибки в расчетах командира или внезапный выход из строя кого-либо из надводных кораблей грозили столкновением и даже гибелью лодки.

Эскадра показалась около 10 часов утра. Подводные лодки, пройдя под водой линию дозора крейсеров, прорвали ближнее охранение из миноносцев и атаковали последовательно головной корабль

в колонне линейных кораблей (броненосный крейсер «Рюрик»), всплывая от него: «Акула» — в 1 каб., «Кайман» — в 0,5 каб., «Крокодил» — в 0,5 каб.

«Аллигатор» не прорывался сквозь завесу миноносцев, а обошел ее и атаковал концевые корабли «Андрей Первозванный» и «Император Павел I», всплыв от них в двух кабельтовых.

Каждая лодка пробыла под водой около 2 часов, так как завеса из крейсеров была выдвинута впереди главных сил на 20 миль.

По отзывам командующего морскими силами и командиров судов, атака была произведена отлично и, хотя место и время атаки подводных лодок было заранее известно, — до момента всплытия лодки не были обнаружены. Только один «Дракон» был усмотрен крейсерами завесы и считался уничтоженным. Лодке не удалось уйти под воду, так как, из-за плохой системы вентиляции надстроек, они не заполнились целиком водой; в надстройках образовался воздушный пузырь и, вследствие переливания воды при попытках погрузиться, получались большие диференты.

На следующий день происходили двухсторонние маневры, причем на 2-й дивизион подводных лодок была возложена задача — атаковать противника и ослабить его до встречи и боя главных сил обеих сторон. Эскадра, в составе: броненосного крейсера «Рюрик», линейных кораблей—«Цесаревич», «Слава», «Андрей Первозванный» и «Император Павел I», крейсеров: «Баян», «Паллада», «Адмирал Макаров», «Громобой» и первой минной дивизии, вышла утром из Гангэ, имея эскадренный ход 12 узлов.

Лодки ночью заняли указанные им позиции, в расстоянии 6 миль друг от друга. Около 11 часов, заметив приближение неприятеля, они погрузились и пошли в атаку.

Атака была произведена последовательно тремя лодками по головному кораблю бригады линейных кораблей, причем им пришлось пройти под линией завесы из миноносцев. «Акула» всплыла от атакуемого корабля в 0,5 каб., «Кайман»—в 0,25 каб., «Крокодил»— в 0,5 каб. Все лодки прорывали охранение с головы. «Аллигатор» вновь обошел сзади линию охранных миноносцев и атаковал концевые корабли «Андрей Первозванный» и «Император Павел I», всплыв от них в двух кабельтовах. Все атаки были выполнены вполне хорошо, лодки были замечены лишь при всплытии.

В конце августа лодки вновь получили приказание принять участие в маневрах действующего флота, на которых должны были присутствовать члены Адмиралтейств-Совета. На этот раз расстояния между позициями лодок были увеличены до 10 миль. Скорость хода эскадры была доведена до 14 узлов. Лодки прорвались через завесу из крейсеров и линию охранных миноносцев и атаковали «Рюрик»—головной корабль эскадры, опять с расстояний от 0,5 до 1,5 каб.

Столь малые расстояния стрельбы были признаны опасными для подводных лодок и в дальнейшем лодки получили приказание увеличить дальность стрельбы. Через день операция в том же составе кораблей была повторена. Атаки всех лодок, кроме «Дракона», были

произведены удачно с дистанций от 0,5 до 1,5 каб. До момента всплытия лодки не были обнаружены. «Дракон» не успел выйти на курс противника и всплыл в 7 каб. от концевого корабля бригады линейных кораблей.

По окончании маневров лодки перешли в Балтийский порт для продолжения курса торпедных стрельб, который к середине сентября и был закончен.

В 1912 году был утвержден план войны на Балтийском море. С этого времени боевая подготовка лодок ведется в соответствии с этим планом и, поскольку возможно, приближается к боевым условиям.

В 1913 году лодки отрабатывали позиционную службу на позициях, предусмотренных планом операций Балтийского флота на случай войны. С этих же позиций производились атаки проходившего в Финский залив транспорта «Европа».

Торпедные атаки этого года проводились по разработанному для лодок плану, которым для каждой лодки предусматривалось выполнение в течение каждой недели двух торпедных залпов по транспорту и одного залпа по крейсеру. Всего на лодку предусматривалось 46 выстрелов торпедами по движущейся цели. Для обеспечения большей безопасности лодок дистанции залпа были увеличены до 5—10 каб.

Атаки проводились по транспорту «Европа», крейсерам «Баян» и «Паллада», линейным кораблям «Слава» и «Цесаревич», а также, с предусмотренных планом войны боевых позиций, — по входящим в Финский залив под охраной миноносцев кораблям Учебно-артиллерийского отряда и отряда Морского корпуса.

Вступление России в войну с Германией фактически и застало бригаду подводных лодок Балтийского моря на вышеупомянутом этапе боевой подготовки.

Подводя итоги состояния подводных лодок к началу войны и их готовности к боевым действиям, необходимо отметить следующие, весьма важные для оценки деятельности лодок во время войны, моменты.

1. Балтийский флот обладал всего лишь одиннадцатью лодками устаревших типов, с чрезвычайно низкими как подводными, так и надводными качествами.

2. Столь технически несовершенные лодки не внушали к себе должного доверия со стороны командования флотом. Последнее смотрело на лодки как на средство пассивной позиционной обороны. Этот взгляд нашел свое отражение как в плане войны, так и в характере боевой подготовки лодок.

3. Систематически проводить боевую подготовку удавалось далеко не всем лодкам. Большая их часть была занята учебными задачами, плавая в составе Учебного отряда подводного плавания.

4. Лодкам обычно удавалось успешно выполнить атаку, не обнаруживая себя. Однако, это объясняется главным образом тем, что, с одной стороны, курсы атакуемых кораблей прокладывались через позиции лодок, так что от лодок почти и не требовалось маневрирования для сближения с атакуемым кораблем, а с другой стороны,

тем, что на атакуемых кораблях не существовало правильно организованной службы наблюдения за лодками.

5. Никаких отработанных правил маневрирования лодок при торпедных атаках не существовало. К началу войны была разработана лишь инструкция для позиционной службы лодок на позициях, предусмотренных планом войны. В этих инструкциях не было никаких указаний по выполнению торпедных атак. При проведении последних командиры фактически выполняли маневрирование наглаз, каждый по-своему.

6. Метод стрельбы торпедами теоретически был уже разработан в 1912 году. Он сводился к залповой стрельбе—веером, с растворением в 5°. Во время опытных стрельб и маневров 1913 года стрельба указанным методом дала хорошие результаты. Однако, в 1914 году на совместных учениях с флотом, в условиях обстановки, весьма близких к боевым, результаты торпедных атак оказались значительно ниже. Начавшаяся война помешала дальнейшей работе в этой области.

7. Торпедное вооружение лодок не соответствовало условиям, в которых им пришлось действовать во время войны. Считалось, что лодкам не придется погружаться на глубину свыше 15 м и находиться в море дольше трех суток. В силу этого торпеды на большое давление воды и на длительное пребывание в ней не испытывались. Это обстоятельство в значительной степени объясняет безуспешность атак русскими лодками германских кораблей в период войны.

Наружные решетчатые аппараты часто действовали неудовлетворительно. Выпущенные из них торпеды зачастую резко отклонялись от заданного им направления.

8. Артиллерийского вооружения и радиоустановок лодки не имели.

9. Большое внимание уделялось изучению лодками шхерных районов. От командиров требовалось изучить шхерные фарватеры настолько хорошо, чтобы лодки могли выйти и войти в шхеры под водой. В то же время лодки не были приучены к дальним самостоятельным походам, так как все дальние переходы лодки совершали на буксире надводных кораблей. Это не могло не сказаться отрицательно на штурманской подготовке командного состава лодок.

10. Личный состав лодок имел неплохую практику в управлении лодкой в процессе выполнения торпедных атак в сложных условиях и в плавании в шхерных районах.

11. Основными положительными качествами боевой подготовки являлись целеустремленность ее на выполнение поставленной перед флотом планом войны задачи обороны Финского залива и смелость в проведении тактических упражнений лодок в условиях, близких к боевой обстановке. Как правило, все атаки лодками выполнялись скрытно. Лодки тренировались в атаках с малых дистанций. Атаковывались боевые корабли, идущие с полноценным охранением. Атаки производились главным образом с позиций, назначенных лодкам планом войны.

12. Существенную положительную роль в боевой подготовке лодок сыграла стабильность их личного состава, являвшаяся следствием того, что с 1910 года новых лодок в строй не вступало.

2. РУССКИЙ ПЛАН ВОЙНЫ НА БАЛТИЙСКОМ МОРЕ.

(Схема 1.)

План операций морских сил в Балтийском море на случай европейской войны был разработан в 1912 году и в 1914 году был несколько подправлен в соответствии с тем опытом, который был получен на маневрах флота в 1912 и 1913 годах, проводившихся под углом зрения разработанного плана.

Считая своим основным противником на Балтийском море Германию, русское командование предполагало почти неизбежным выступление Швеции на стороне Германии. Учитывалось также недоброжелательное отношение к России Финляндии и Эстонии. Таким образом, определялось значительное превосходство в силах противника при необеспеченности положения в своем тылу в районах баз флота. Положение усугублялось окончанием работ в Кильском канале, благодаря чему Германия получала возможность быстрого сосредоточения флота на любом из театров—Северном или Балтийском морях.

В войне с Германией преобладающее значение получал сухопутный театр. На этом театре слабою стороною России являлось длительное развертывание русской армии, обусловленное громадным протяжением территории и слабым развитием путей сообщения. Это делало особенно ответственной задачу флота в первый период войны.

Признавая несомненную слабость русского флота, командование отказывалось от активных действий флота, ставя последнему на первое время лишь чисто оборонительные задачи.

Важнейшими оперативными направлениями противника считались:

1) Финский залив с конечной целью развития операций против столицы — Петербурга.

2) Рижский залив с целью развития операций против правого фланга русской армии, развертываемой на западном фронте.

Считалось, что с имеющимися силами русский флот может противостоять лишь первому направлению противника — на Финский залив. В соответствии с этим задача флота формулировалась в следующем виде:

> «Воспрепятствовать противнику проникнуть в восточную часть Финского залива, за меридиан острова Нарген, хотя бы временно, обеспечив мобилизацию сухопутных войск Петербургского военного округа, имеющих ближайшей задачей защиту столицы».

Свое решение командующий флотом мотивировал следующими соображениями:

«Основной задачей нашего флота на Балтийском морском театре... является овладение и господство на Балтийском море. Отсюда—непосредственным объектом действий наших морских сил является германский флот, уничтожение которого составляет конечную цель операций нашего флота. Только одержание полной победы над германским флотом наилучшим образом гарантирует целость наших морских границ на театре и только в этом случае наши сухопутные вооруженные силы могут быть не отвлекаемы на побочные задачи от их прямой цели—разбития армий противника. Итак, боевые действия нашего флота, прямо ведущие к достижению конечного результата, состоят в наступлении на противника.

Но, если я выберу такой образ действий, т. е. приму для выполнения наступательный план операций, то в настоящее время, при явно несоизмеримом соотношении силы нашего флота и всего германского, последнему легко будет парализовать мою деятельность в самом ее начале. Следовательно, прямого пути я избрать не могу и должен итти к достижению цели путем косвенным. Этот косвенный путь заключается в общих принципах борьбы слабейшего с сильнейшим и характеризуется сужением боевой задачи отказом от принятия самостоятельного образа действий, и сводится к вопросу наилучшего использования своих сил против сил противника, стремясь нанести ему возможно больший вред.

Таким образом, широкие задачи для нашего флота, вследствие его малочисленности и слабости, должны быть оставлены как в настоящее время, так и впредь до приведения их в соотношение, хотя бы соизмеримое с германским флотом... Предполагая иметь дело со всем германским флотом, я должен чем-либо восполнить слабость наших сил; таким восполнением является борьба на заранее подготовленной позиции, используя в решительный момент все средства позиционно-подводной обороны... В зависимости от этой цели, которую я себе ставлю для достижения, идея моего плана операций формулируется следующим образом: 1) оказать возможное сопротивление проникновению неприятеля в восточную половину Финского залива, 2) практическое выполнение этой задачи сводится к бою на заранее подготовленной позиции... 3) в зависимости от действительной обстановки и намерений противника, а также в случае успешного задержания его наступления в Финский залив, я перейду к активному образу действий. В заключение, считаю долгом указать, что слабость наших морских сил... конечно, никакими вспомогательными средствами восполнена быть не может, а потому продолжительность «возможного сопротивления» противнику проникнуть вглубь залива всецело зависит от количества сил, которые приведет с собой неприятель, и от степени подготовки избранной оборонительной позиции... Если же по выяснении действительной обстановки окажется, что со стороны противника на нас наступают силы второй линии, или если попытка про-

тивника овладеть позицией окажется неудачной, то явится возможность выйти с нашими оперативно-способными силами и искать боя с противником при благоприятных для нас условиях. Если же мы будем иметь дело со всеми силами германского флота, то следует принять бой на позиции, защищая ее до последнего корабля»...

Согласно плану, намечалась постановка минного заграждения, защищаемого всеми силами Флота, между Кальбода-грундом и северной оконечностью острова Нарген (схема 1).

В Суропском проходе при появлении противника в устьи Финского залива должна была быть поставлена тройная линия мин с оставлением прохода у острова Нарген.

При попытке неприятеля прорваться в Финский залив линейные корабли и крейсеры должны были занимать позиции с восточной стороны минного поля, препятствуя огнем своей артиллерии движению противника.

Миноносцы развертывались частично с восточной стороны позиции и частично со стороны флангово-шхерной (район шхер между Гангэ и Поркалаудом).

Подводные лодки бригады должны были развертываться по западной стороне заграждения, лодки Учебного отряда—в Суропском проходе.

С объявлением мобилизации предусматривалась ликвидация Либавы как базы и сосредоточение всех лодок в Ревеле.

Операционная зона ограничивалась районом между меридианами Гельсингфорса и острова Оденсхольм.

Согласно боевому руководству, подводным лодкам назначались позиции в две линии: восточная, примерно по меридиану вешек банки Грас-грунд, а западная параллельно ей в расстоянии 4 миль (схема 1, пп.1—8). Каждой лодке назначалась определенная позиция на первой и на второй линиях.

Обычная позиционная служба предусматривала нахождение лодок на позиции на две смены. В этом случае лодки занимали позиции западной линии. Если же высылались все лодки, то каждая на этот случай имела свою определенную позицию в первой или во второй линии.

Если вторая смена вызывалась в то время, когда первая уже стояла на западной линии, то она занимала позиции во второй линии на своих номерах. В зависимости от состояния лодок позиции могли меняться.

При стоянке в маневренной базе лодки должны были иметь полный запас электроэнергии, воздуха, торпед, топлива, смазочного и прочих материалов. Для зарядки и пополнения запасов, при стоянке в базе, предоставлялось время с 15 до 23 часов. С 23 до 5 часов лодки должны были быть в полной готовности к выходу на позиции. После возвращения в базу лодки были обязаны произвести зарядку, пополнить все запасы и привести себя в полную боевую готовность.

Государственная историческая библиотека

537345

Лодки выходили на позицию самостоятельно или в сопровождении миноносца. По приходе на позицию лодки должны были становиться на якоря от старых мин, которые брались для этой цели с собою. При обыкновенной позиционной службе лодкам надлежало находиться на первой линии с рассвета до темноты. При усиленной—все лодки занимали свои позиции, оставаясь на них днем и ночью до получения приказания.

Крейсеры и миноносцы, находящиеся к западу от линии лодок, обнаружив противника, должны были сообщать лодкам об его месте и движении, поддерживая с ним соприкосновение. Для этой цели к двум миноносцам бригады, на которых находились командиры 1-го и 2-го дивизионов подводных лодок, придавались еще два миноносца. Каждый миноносец обслуживал одну позицию лодок первой линии и одну второй линии.

Данные о противнике миноносцы передавали своим лодкам сигналом, а в случае возможности, то и голосом.

При прорыве противника через позиции лодок последние должны были атаковать его главные силы. После прохода противником этих позиций лодки должны были оставаться на своих местах и атаковать неприятельские корабли на их обратном пути.

Таким образом, первоначальный план войны на Балтийском море предусматривал действия русского флота лишь в случае попытки прорыва германского флота в Финский залив и сводился к чисто пассивной обороне устья залива, не ставя задач помехи действиям германского флота на Балтийском море.

Подобный план использования подводных лодок полностью отражал существовавшие в то время взгляды в русском флоте на подводные лодки.

Поставленные на якоря и не имеющие права следовать за противником лодки представляли собою как бы выдвинутое вперед активизированное минное заграждение. Интервал между линиями лодок в 4 мили был выбран неудачно, так как уклонение противника от атак лодок первой линии мешало атакам лодок второй линии.

Вместе с тем, в этом плане мы видим характерное для начального периода войны во всех воюющих странах стремление использовать лодки совместно с надводными силами. Это как бы зачаток идеи наведения лодок, правда, очень примитивно оформленный, вплоть до передачи голосом сведений о противнике.

3. МОБИЛИЗАЦИЯ И РАЗВЕРТЫВАНИЕ ФЛОТА.

(Схема 1.)

25 июля 1914 года 1-й и 2-й дивизионы подводных лодок стояли в Балтийском порту, готовясь к участию в предстоящих маневрах флота.

Лодки Учебного отряда подводного плавания находились в Либаве, выходя в море для обучения слушателей отряда.

Начальник бригады подводных лодок контр-адмирал Левицкий утром ушел на катере в Ревель для участия на совещании у командующего флотом по вопросам предстоящих маневров. Под влиянием австро-венгерского ультиматума Сербии, вместо указанных вопросов, совещанию пришлось обсуждать необходимые мероприятия на случай войны.

Вечером лодкам обоих дивизионов было приказано пополнить запасы и утром 26 июля перейти в финляндские шхеры.

В 3 ч. 15 м. 26 июля лодки снялись с якоря и перешли на рейд Векшер. Во время перехода на базах-транспортах готовились боевые торпеды, и сразу по постановке лодок и баз на якоря началась приемка торпед на лодки. К утру 27 июля работа была закончена.

В то же время флот готовился к постановке центральной минной позиции. Крейсеры были высланы для осмотра района устья Финского залива. Ночью корабли должны были приводиться в боевую готовность.

Предусмотренное планом базирование лодок на Ревель было перенесено на рейд Векшер с целью приблизить базирование лодок к линии их позиций и тем самым ускорить выход их на эти позиции. Вместе с тем, это мероприятие вызвало и некоторые затруднения, так как пришлось повторно послать в Ревель транспорты «Хабаровск» и «Европа» за вторыми комплектами боевых торпед, топливом и прочим снабжением.

Для охраны якорной стоянки лодок были назначены канонерские лодки «Храбрый» и «Хивинец».

27 и 28 июля лодки продолжали принимать запасы и приводить себя в боевую готовность. На «Крокодиле», находившемся из-за своих бензино-моторов и аккумуляторной батареи в весьма скверном состоянии, во время зарядки лопнул коленчатый вал правого бензино-мотора.

28 июля Австрия объявила войну Сербии.

29 июля начальник Морского Генерального Штаба передал командующему флотом приказание об очищении Либавы. Учебный отряд подводного плавания вышел из Либавы в Ревель. Лодки шли на буксире транспорта «Анадырь».

В полночь на 30 июля была объявлена мобилизация флота.

Начальник Морского Генерального Штаба известил командующего флотом о том, что по достоверным сведениям между Германией и Швецией заключено соглашение, вследствие чего Швецию надлежит считать вероятным противником.

В течение этого времени командующий флотом, опасаясь неожиданного нападения германских сил и учитывая громадное численное превосходство германского флота, настойчиво добивался разрешения поставить предусмотренную планом центральную минную позицию. В ночь на 31 июля это разрешение был получено, после чего командующий флотом приказал: отряду заградителей немедленно начать постановку заграждения; крейсерам—быть на линии Дагерорта и задерживать все направляющиеся в Финский залив пароходы; бри-

гаде подводных лодок—с рассветом занять[1]) свои боевые позиции впереди минного заграждения (схема 1).

В 7 часов все лодки вышли на свои позиции. Миноносец «Молодецкий» расставил их, согласно плану, в две линии.

Лодки становились на якоря от старых мин, которые ими были приняты на палубу надстройки. Ветер был 5 баллов, качка доходила до 30°.

Большие корабли, имея миноносцы в дозоре, крейсеровали на меридиане Пакерорта.

Заграждение Суропа, согласно плану, пока не ставилось. В проливе в полной готовности к минной постановке находился заградитель «Волга».

В 11 ч. 20 м. постановка заграждения была закончена. В 15 ч. эскадра вернулась через Суропский пролив в Ревель. В 16 часов начальник бригады подводных лодок приказал лодкам сниматься с якоря и итти на рейд Векшер. Вечером того же дня в Ревель пришли лодки Учебного отряда.

Ввиду того что, по агентурным данным, ночью ожидалось нападение германских миноносцев, первая бригада крейсеров продолжала нести дозор в устьи Финского залива с приказанием действовать оружием против любого появившегося германского военного корабля. От линии дозора крейсеров до центральной позиции было около 4—6 часов хода, что при коротких ночах обеспечивало главные силы от внезапного появления противника.

1 августа днем лодки пополняли свои запасы, стоя на рейде Векшер.

В 20 ч. 30 м. Морской министр оповестил флот об объявлении Германией войны России.

Таким образом, к моменту объявления войны подводные лодки были приведены в полную боевую готовность, насколько это позволяло их техническое состояние.[2])

По германским источникам[3]) первым днем мобилизации германского флота было назначено 2 августа. В ночь на 2 августа статс-секретарь по морским делам адмирал Тирпитц запросил статс-секретаря иностранных дел, следует ли начинать операции против России и можно ли известить флот об объявлении ей войны. Ответ гласил: «Вследствие перехода русскими войсками наших границ, мы находимся в состоянии войны с Россией. Вашему превосходительству предоставляется право принять вызванные этим обстоятельством меры».

Нет сомнения, что предварительная мобилизация морских сил Германии была начата раньше официально объявленного срока, но до 2 августа никаких боевых действий германским флотом не предпринималось.

Таким образом, развертывание русского флота завершилось без всяких помех со стороны немцев. К операционной зоне удалось стя-

---

[1]) Радио начальнику бригады подводных лодок: „Выходите на позиции. Готовьтесь к бою. Главное заграждение ставится“ по ошибке было дано открытым.

[2]) Состав русского Балтийского флота—см. Приложение I.

[3]) Фирле, „Война на Балтийском море“, изд. 1926 г., стр. 49.

нуть даже те корабли, на возможность соединения которых с флотом командование не рассчитывало. Такими кораблями были находившиеся в Либаве лодки с транспортом «Анадырь» и учебный корабль «Воин», бывший в Стокгольме.

Решительные действия германского флота в Балтийском море в первые дни войны могли оказать громадное влияние на ход дальнейших военных событий. Однако, боязнь нападения английского флота совершенно парализовала в начале войны деятельность германского флота.

4. ПЕРИОД ОЖИДАНИЯ БОЯ НА ЦЕНТРАЛЬНОЙ ПОЗИЦИИ.

(Схема 1.)

С началом военных действий командующий флотом подчинялся главнокомандующему 6-й армии, защищавшей подступы к Петрограду. В своем первом приказе главнокомандующий объявил одобренную царем следующую задачу Балтийскому флоту: «Всеми способами и средствами препятствовать производству высадки в Финском заливе. Сухопутным войскам и крепостям оказывать флоту при выполнении этой задачи полное содействие». Главнокомандующий предлагал руководствоваться указанным выше «Планом операций морских сил Балтийского моря на случай европейской войны».

В развитие главной задачи на флот возлагались следующие частные задачи:

1) установить наблюдение за водным пространством Балтийского моря и Финского залива;

2) содействовать поддержанию связи между войсками, действующими на побережьи;

3) оказывать сухопутным войскам содействие при операциях в прибрежной полосе.

Первую из этих частных задач командование флотом разрешало развитием сети постов Службы связи. Вторая и третья пока отпадали, поскольку фланг русской армии был оттянут от побережья.

Противодействие десантным операциям в Рижском заливе и в южной части Балтийского моря возлагалось на армию.

В итоге задача флота на ближайший период сводилась к тому, чтобы не допустить проникновения германских морских сил в восточную часть Финского залива. Способом решения этой задачи командование флота считало бой на центральной позиции до последней возможности. «Отступления не будет»—так объявил флоту командующий.

Сознавая свою слабость, чувствуя громадное превосходство противника и считая, что это также ясно осознается и противником, командование флотом находилось под гипнозом предстоящей попытки прорыва германского флота в Финский залив и неизбежного в этом случае боя на центральной позиции. Это считалось в особенности вероятным в первые дни войны. В силу этого флот держался в напряжении, в готовности в любое время отразить попытку герман-

ского флота прорваться в Финский залив. Ежедневно крейсеры несли дозор на меридиане банки Аякс, а подводные лодки выходили на свои боевые позиции впереди минного заграждения.

В первые же дни выявились недочеты в несении дозорной службы у центральной позиции.

2 августа лодки, заняв на рассвете, по приказанию командующего флотом, свои позиции, обнаружили в их районе маневрирование каких-то коммерческих кораблей. «Дракону», «Окуню» и «Акуле» пришлось погружаться, так как один из пароходов шел прямо на них. Только к 17 часам выяснилось, что крейсеры в этот день в дозор не вышли, а завеса миноносцев, вследствие неправильно занятых ими позиций, пересекала линию лодок, в результате чего часть лодок, сама того не зная, оказалась впереди дозорных кораблей.

Ненадежная позиция Англии в первые дни войны, а затем переход ее на сторону Франции и России не позволили Германии выделить значительные силы на второстепенный для них театр—Балтийское море. Боязнь больших потерь мешала Германии предпринять крупные операции в Балтике. К тому же главная масса германских сухопутных сил по плану войны первоначально направлялась против Франции, а против России выставлялся лишь заслон.

В качестве постоянного состава морских сил на Балтийском море германским морским командованием выделялись устаревшие корабли.[1]) Вместе с тем, предусматривалась возможность в случае надобности усиления морских германских сил на Балтике эскадрами из состава Флота Открытого Моря и отрядами, проходившими боевую подготовку в Кильской бухте.

Оперативный приказ начальника морского генерального штаба морским силам германского Балтийского флота гласил:[2])

> «1. Главная задача командования—мешать, насколько возможно, наступательным операциям русских. Вместе с тем охранять Кильскую бухту от английских и русских морских сил и подрывать неприятельскую торговлю на Балтийском море.
>
> 2. После начала войны возможно скорее начать постановку у русского побережья минных заграждений.
>
> 3. Временная посылка частей Флота Открытого Моря для нанесения удара русскому флоту остается в зависимости от хода военных событий.
>
> 4. Торговая война должна вестись по призовому праву.

2 августа в море вышли германские крейсеры «Аугсбург» и «Магдебург», имея задачей:[3])

> «1) поставить минные заграждения перед Либавой и западным выходом из Рижского залива;

---

1) Состав германских сил—см. Приложение 2.
2) Фирле, стр. 45.
3) Там же, стр. 50—56.

2) после постановки минного заграждения обстрелять Либаву;

3) при встрече с русскими миноносцами и заградителями их атаковать;

4) постараться разведать местонахождение русских сил и возможность наступательных действий русских;

5) на обратном пути действовать против торговли».

В 20 часов 2 августа крейсеры произвели постановку мин у Либавы, израсходовав, вопреки приказу, из опасения обстрела их русскими, все взятые мины. По окончании постановки крейсеры обстреляли Либаву и на ночь отошли к Борнгольму, где продержались для борьбы с русской торговлей в течение 3 августа. 4 августа германские крейсеры, не выполнив поставленных им задач, вернулись в Свинемюнде, узнав лишь из опроса коммерческих судов о сосредоточении русского флота в районе Ревель — Гельсингфорс.

Позднее, от прошедших в эти дни через центральную позицию нейтральных коммерческих кораблей германское командование весьма точно было осведомлено о местоположении центрального заграждения, проходах в нем и о дислокации русского флота.

3 августа днем на позиции выходили лодки Учебного отряда.

На случай экстренного выхода ночью на позиции, для освещения створов ставились по очереди лодки с ацетиленовыми фонарями.

5 августа Англия объявила войну Германии.

Оставалась неясной в войне позиция Швеции. Имеющиеся данные говорили о намерении Швеции выступить на стороне Германии. По сведениям, в Швеции проводилась мобилизация и сосредоточение флота у Готланда.

Обеспокоенный этими сведениями и считая весьма вероятным выступление Швеции против России, командующий флотом просил главнокомандующего о скорейшем выяснении позиции Швеции и о разрешении ему атаковать у Готланда шведский флот, пока последний не скрылся в свои шхеры, где он был недостижим для русского флота.

7 августа командующий флотом был извещен о том, что для выяснения позиции Швеции ей будет вручена коллективная нота послов держав согласия (России, Франции и Англии) с ограниченным сроком ответа; в случае неблагоприятного оборота будет дано условное радио, разрешающее атаковать шведский флот.

8 августа командующий вышел с флотом к Наргену, где и стал на якорь в ожидании ответа. В таком положении флот пробыл до 10 августа, когда, не получая никакого ответа, командующий, пополнив запасы, вышел с флотом в Балтийское море.

Германское командование после возвращения 4 августа крейсеров из первой операции было поглощено организацией охраны Кильской бухты и никаких активных действий не предпринимало.

9 августа под давлением начальника морского генерального штаба командующий германскими морскими силами в Балтике выслал крейсеры «Аугсбург» и «Магдебург» с тремя миноносцами в восточную часть Балтийского моря с задачей:

«1. Нанести урон неприятельским силам, но при условии, чтобы крейсера избегали действий против более сильных кораблей.

2. Наблюдать за неприятелем и оставаться в соприкосновении с неприятельскими силами, которые намерены начать против нас активные действия.

3. Постановки активных минных заграждений в неприятельских водах.

4. Беспокойства неприятельского побережья и неприятельской торговли.

5. Создания впечатления, что мы хотим сохранить за собой восточную Балтику». [1])

В ночь на 11 августа «Новик», следуя в завесе русского флота, около полуночи заметил на линии Готска-Сандэ — Дагерорт оба неприятельские крейсера. Ввиду неисправности радио «Новик» мог только передать командующему: «Вижу неприятеля».

«Магдебург» также заметил «Новика», но быстро потерял его из вида. Германские корабли немедленно повернули на обратный курс и тем избегли встречи с русским флотом.

Командующий русским флотом, не получая от «Новика» никаких дальнейших сведений о противнике и допуская возможность появления германских кораблей с целью прорыва в Финский залив, стянул на рассвете флот к устью Финского залива. В это же время начальник бригады подводных лодок по собственной инициативе выслал на позиции все подводные лодки. При этом «Крокодил» был выведен на позицию на буксире канонерской лодки «Храбрый», так как под своими двигателями лодка выйти не могла. Получив радио из Петрограда, запрещающее нападение на шведский флот, командующий вернулся с флотом около полудня в Ревель, одновременно отпустив с позиций подводные лодки. При стоянке на позиции у «Окуня» был поврежден волною правый горизонтальный руль, что заставило отправить лодку на ремонт в Гельсингфорс.

Германские крейсеры в период с 11 по 13 августа обстреляли маяки Бенгтшер и Дагерорт, а также русские пограничные посты у Полангена, после чего вернулись в Нейфарвассер, не выполнив опять большую часть поставленных им задач.

Под влиянием обстрела германскими крейсерами Дагерорта лодки были высланы 13 августа на позиции, но вскоре, вследствие свежей погоды и ухода на юг противника, были отпущены в базу.

В этот же период производилось оборудование рейда Векшер, как маневренной базы лодок. Строился бон для закрытия проходов между островами; были присланы баржи с углем, бензином и смазочным маслом для лодок и два моторных мореходных катера.

С целью облегчения постановки и стоянки лодок на позициях было приступлено к постановке в точках позиций железных бочек из-под бензина. Бочки эти наделали в дальнейшем много хлопот миноносцам. Ночью и в тумане миноносцы часто принимали эти

---

[1]) Фирле, стр. 72—76.

бочки за плавающие мины и расстреливали их, пока всех не перетопили.

К середине августа общее положение складывалось в следующем виде.

На западном театре наступательные попытки француских войск закончились сражением на северо-восточной границе Франции и катастрофическим откатом союзных войск на линию Париж — Верден. Германские войска угрожали непосредственно Парижу.

Мобилизация русской армии, не встречая помех со стороны противника, устремившего свое внимание на французский фронт, протекала успешно, и линия развертывания армии была приближена к государственной границе. Под влиянием просьб французского командования, русская армия, не закончив еще сосредоточения всех сил, готовилась к наступлению в Восточную Пруссию, дабы оттянуть на себя войска с французского фронта, создав непосредственную угрозу Берлину. Вместе с тем русское сухопутное командование не считало исключенной угрозу десанта неприятельских войск как со стороны Германии, так и Швеции, позиция которой все еще оставалась ненадежной.

На морском театре постоянно ожидаемое выступление Англии сковало главные силы Германии. Считая Англию своим главным противником на море, Германия не решалась рисковать потерями ценных кораблей в операциях против русского флота.

Окончание мобилизации Петроградского военного округа и пассивность германского флота побудили командующего флотом просить у главнокомандующего о предоставлении ему большей оперативной свободы. Просьба командующего была отклонена с подтверждением прежней задачи защиты столицы.

Все еще опасаясь выступления Швеции, командующий приступил к усилению флангово-шхерной позиции постановкой заграждения на подходах к Гангэ, как удобному для высадки неприятельских войск пункту и развитием постов Службы связи в Або-Оландском районе.

15 и 16 августа миноносцы осмотрели Моонзунд, Ирбенский пролив и море в районе Эзеля и Дагерорта, но неприятельских кораблей не обнаружили.

Подводные лодки продолжали систематически нести позиционную службу на позициях перед центральным заграждением.

17 августа отряд германских кораблей в составе крейсеров «Аугсбург», «Магдебург», заградителя «Дейчлянд» и трех миноносцев вышел в восточную часть Балтийского моря. В полученном им приказе говорилось: [1]

> «1. Сведения о противнике: русское минное заграждение поставлено на высоте Наргена через весь Финский залив. Проход для больших кораблей южнее Наргена. Надо считаться с вероятной завесой миноносцев у входа в Финский залив.

---

[1]) Фирле, стр. 81—86.

2. Заграждение: поставить 200 мин с минными интервалами в 100 метров на курсе 23°; южный конец заграждения по собственному усмотрению между точками — широта 59°29′, долгота 24°00′ и шир. 59°29′, долг. 29°09′, углубление 3 метра. Заграждение ставить ночью, не обнаруживая себя.

3. Операцию выполнить, пользуясь вспомогательным заградителем «Дейчлянд» с 200 мин.

4. После постановки мин «Дейчлянду» итти в Данциг, где принять 200 мин и ждать дальнейших приказаний».

Около 15 часов 17 августа германские корабли на высоте Дагерорта были обнаружены русскими дозорными крейсерами. Последние, не пытаясь установить состав германского отряда, отвернули и пошли в Финский залив. Продолжая движение в Финский залив, около 20 часов германские корабли вновь пришли на видимость русских крейсеров. Считая невозможным выполнить постановку в намеченном месте, германский адмирал приказал заградителю немедленно ставить мины, в то время как он сам, следуя параллельными с ним курсами, прикрывал его от русских крейсеров (схема 1). Русские крейсеры не мешали германскому отряду и через некоторое время повернули в Ревель. Окончив постановку мин, германские корабли отошли к Готска-Сандэ.

18 августа днем германский отряд вновь подошел к устью Финского залива. Миноносцы обстреляли маяк Нижний-Дагерорт, после чего были посланы дальше на ост. На линии Лапвик—Оденсхольм они были обнаружены русскими дозорными крейсерами (схема 1), которые обстреляли их и заставили отойти к своим крейсерам. После этого миноносцы были отпущены в Данциг; по пути 19 августа они обстреляли маяк Бакгофен. Крейсеры, переночевав в районе Готска-Сандэ, днем 19-го вновь подошли к Бенгтшеру и, не обнаружив русских кораблей, повернули обратно, и 20 августа вернулись в Данциг, не выполнив и на этот раз порученной задачи, что вызвало большое недовольство командующего германскими морскими силами.

Таким образом, германские корабли опять не дошли до линии позиций лодок, хотя и были на их видимости.

Командующий русским флотом 20 августа вышел с двумя бригадами крейсеров на поиск германских кораблей, но вернулся, не найдя их в море.

На заграждении, поставленном 18 августа германским отрядом в ночь на 20 августа взорвались два шедших из Петрограда голландских парохода, благодаря чему заграждение и было обнаружено. Оно получило название «Заграждение 39-го квадрата».

Эта операция германских кораблей имела значительное влияние на ход дальнейших событий. Постановка противником мин в устьи залива убедила русское командование в отсутствии намерений у немцев прорываться в Финский залив. Неудачно поставленное заграждение стесняло германские корабли в их дальнейших операциях в устьи Финского залива и ни в какой мере не закрывало выход русским за заграждение.

Под влиянием этой операции у русского командования возникло решение приступить к укреплению входов в Моонзунд, куда уже 23 августа были посланы миноносцы с целью предварительного осмотра северной части Рижского залива, Ирбенского пролива и района острова Даго. Этот осмотр нигде неприятеля не обнаружил.

23 августа германский крейсер «Амазоне» в сопровождении миноносца произвел обстрел Либавы, а 24 августа отряд германских кораблей в составе крейсеров «Аугсбург», «Магдебург», «Амазоне», трех миноносцев и подводной лодки «U-3» вышли в операцию к Финскому заливу. Целью операции было показать, что германский флот владеет восточной частью Балтийского моря, напасть на русский дозор и атаковать русские корабли, заманив их на позицию подводной лодки.

В ночь на 26 августа, подходя к устью Финского залива, германские корабли, попали в туман. В поиске русских дозорных кораблей, которые из-за тумана в эту ночь в дозор не вышли, германский отряд приблизился к Оденсхольму, и крейсер «Магдебург» выскочил с большого хода на камни. Утром 26 августа русские крейсеры и миноносцы подошли к Оденсхольму, и после короткой перестрелки заставили противника оставить севший на камни крейсер. Покидая «Магдебург», немцы его подорвали. «Аугсбург» с двумя миноносцами отошел на запад. На помощь из Киля была выслана 4-я эскадра линейных кораблей Флота Открытого Моря, которая, по получении сведений о взрыве «Магдебурга», повернула обратно и возвратилась в Киль.

27 августа «Аугсбург» с миноносцами и подводной лодкой подошли к Финскому заливу до линии маяк Тахкона — заграждение «Дейчлянда». Навстречу «Аугсбургу» вышли русские крейсеры «Баян» и «Адмирал Макаров». Между крейсерами завязалась перестрелка. «Аугсбург» пытался навести русские крейсеры на позицию «U-3», однако атака лодке не удалась. Русские крейсеры опять действовали крайне нерешительно и вскоре отошли на восток. Выйдя из соприкосновения с ними, «Аугсбург» собрал корабли отряда и вернулся 29 августа в базу.

Потеря «Магдебурга» и совпавший с этим неудачный для германского флота бой в Гельголандской бухте, в котором были потоплены три германских легких крейсера, вынудили германское командование временно ограничить свою деятельность в Балтийском море. Был установлен лишь дозор из крейсеров на линии южной оконечности Готланда.

Таким образом, период августа месяца характеризуется совершенно пассивным использованием русских подводных лодок на позициях перед центральным заграждением. Русский надводный флот ограничивался, согласно директив высшего сухопутного командования, пассивной обороной в районе центральной позиции. Немцы серьезных операций на Балтике не проводили, ограничиваясь авантюрными операциями легких крейсеров. При более активном использовании русским командованием подводных лодок, такие операции немцев могли дать лодкам случай атаковать противника.

Сухопутное русское командование постепенно успокоилось за судьбу восточной части Финского залива. Это позволило снять около 200 тысяч войск из столицы и Финляндии и отправить их на сухопутный фронт.

5. РАСШИРЕНИЕ ОБОРОНЯЕМОГО РАЙОНА.

(Схема 2.)

К началу сентября общая обстановка складывалась в следующем виде.

На западном фронте французская армия отступала в полном расстройстве. Союзное командование пыталось безуспешно сдержать наступление германских войск.

На русском фронте русская армия, нанеся поражение германским войскам, быстро продвигалась в Восточной Пруссии, создавая угрозу Берлину и заставляя германское командование перебрасывать часть войск с западного фронта на восточный.

Русские быстро дошли до линии Кенигсберга. Однако, предпринятое без расчета стремительное наступление уже выдыхалось. Здесь 2-я русская армия была задержана и в боях 26—29 августа почти полностью уничтожена. Это вынудило к отходу и 1-ю русскую армию на линию Шенац — Растенбург.

На Галицийском фронте первоначально успешно развивавшееся наступление австрийских войск в Люблинском направлении было остановлено русскими войсками; в боях на р. Золотая Липа 28 августа и р. Гнилая Липа 31 августа австрийская армия была разбита русскими 3-й и 8-й армиями и отступила на линию Львова.

Русское сухопутное командование, имея в виду возможность десантной операции противника, настойчиво удерживало Балтийский флот в устьи Финского залива.

Однако, захваченные на «Магдебурге» документы позволили русскому морскому командованию выяснить действительную обстановку на Балтийском море. Из этих документов стало известно, что кроме легких крейсеров, заградителя и миноносцев в восточную часть Балтийского моря никакие другие германские корабли не заходили. Стало совершенно очевидно, что немцы в ближайшее время не имеют намерений вести наступательные операции против Финского залива. [1]

В то же время выходы подводных лодок на расположенные внутри Финского залива позиции, к которым противник ни разу не приблизился, не давали надежды командирам лодок на атаку неприятельских кораблей. Получаемые часто сведения о нахождении противника в северной части Балтийского моря, казалось, должны были вызвать мысль о целесообразности перенесения позиций лодок

---

[1] В числе прочих документов в руки русского командования попали и германские секретные коды. Это имело громадное значение для хода операций на всем протяжении войны не только на Балтийском театре, но и на Северном море, так как позволило русским и англичанам расшифровывать германские радиотелеграммы.

в этот район. Однако, русское командование все еще относилось к боеспособности лодок весьма недоверчиво. При таких условиях было вполне естественным ожидать проявления инициативы со стороны самих командиров лодок. И действительно, во второй половине августа на бригаде подводных лодок были разработаны новые планы использования лодок.

По первому плану предлагалась организация подвижной завесы подводных лодок в западной части Финского залива. Согласно этого плана, пять лодок: «Акула», «Минога», «Аллигатор», «Дракон» и «Кайман» в сопровождении 4 миноносцев должны были выйти с рейда Лапвик, следовать совместно до банки Аякс, откуда разойтись заранее рассчитанными курсами и скоростями в точки, расположенные на равных расстояниях на линии, пересекающей Финский залив. По приходе в эти точки все лодки ложатся на параллельные курсы и идут вдоль залива до линии Олег — Глотова, где остаются до получения приказания о возвращении. На миноносцах идут начальник бригады и начальник дивизиона. Миноносцы приписываются к определенным лодкам, впереди которых они начинают движение, отходя за линию лодок по мере продвижения на запад. Они должны были сообщать лодкам сведения о противнике, получаемые ими по радио от береговых станций, поддерживать связь между лодками и дозорными кораблями и защищать лодки в случае невозможности для них погрузиться в присутствии неприятеля.

Второй план предусматривал действия подводных лодок против неприятеля, производящего какие-либо операции у островов Эзель или Даго. Одна или две лодки (из числа тех же лодок) должны были выйти с рейда Векшер и итти к маяку Тахкона в сопровождении миноносца. Последнему ставились задачи, аналогичные задачам миноносцев в первом плане. В указанном районе миноносец передает лодке полученные им с маяка или по радио сведения и возвращается к Оденсхольму, а лодка следует в район нахождения противника для его атаки. В случае необнаружения противника или после его атаки лодка возвращается на рандеву с миноносцем к Оденсхольму. На смену высылается новая лодка.

Третий план, разработанный командиром «Акулы», состоял в том, что лодки «Акула» и «Минога» с миноносцами «Новик», «Пограничник» и «Страшный» должны были итти в район в 35 милях к весту от Тахконы, где «Минога» остается. Миноносцы и «Акула» идут дальше на юг, осматривают море до широты маяка Сарычев, затем идут к Форэ, оттуда к маяку Алмагрундет, в районе которого ночуют. С утра следующего дня снова осматривают море до широты Сарычева, после чего возвращаются на рейд Векшер.

Все три плана были представлены специально посланными для доклада офицерами бригады в штаб командующего флотом. В штабе посланные были встречены с удивлением и недоверием, но командующий, рассмотрев представленные планы и согласившись на выдвижение завесы лодок к западу, решил «Акулу» на поиск не посылать, а поставить ее впереди завесы на меридиан Нижнего-Дагерорта, придав ей для разведки четыре миноносца. В соответствии с этим предполагалось 21 августа перебазировать бригаду на Лапвик,

чтобы быть ближе к намеченным новым позициям. Однако, командующий задержал этот переход, опасаясь заграждения, поставленного германскими крейсерами 17 августа. Считая прорыв германских сил в Финский залив после постановки указанного заграждения мало вероятным, командующий отпустил «Крокодила» для ремонта в Ревель; бригада же оставалась до 31 августа на рейде Векшер.

Пользуясь тем, что русское сухопутное командование ожидало высадки германских войск у Мемеля в тыл русской 1-й армии, командующий возбудил снова вопрос о разрешении активных действий флоту, но ему опять в этом было отказано. Ответ главнокомандующего 6-й армии гласил: «Задачей флота Балтийского моря остается охрана столицы с моря. Необходимо сохранение флота для этой цели».

Убедившись на основании документов, захваченных на «Магдебурге», в отсутствии у противника намерений проникнуть в Финский залив, командующий флотом решил изменить развертывание подводных лодок и миноносцев.

31 августа «Дракон» и «Минога» в сопровождении канонерской лодки «Храбрый» (под флагом начальника бригады) и миноносца «Послушный» перешли в Моонзунд и стали на якорь у острова Харилайд. Днем лодки должны были выходить на позиции: одна на меридиан Тахконы в 12 милях от берега (схема 2, п. 2), другая между островами Вормс и Оденсхольм (схема 2, п. 3). Позиции эти были выбраны на курсах, которыми по наблюдению постов пользовался противник. На ночь лодки должны были возвращаться к «Храброму». Маяки Вормс, Н. и В.-Дагерорт, Тахкона и Оденсхольм были соединены телефоном с Ревелем, что давало возможность иметь с лодками постоянную связь. «Храбрый» вместе с береговыми батареями должен был защищать лодки от нападения противника. Через каждые 3-4 дня с рейда Векшер на смену должна была приходить новая пара лодок, а сменившиеся возвращаться на отдых на рейд Векшер.

Одновременно на Моонзунд было перенесено и базирование 1-й минной дивизии.

Таким образом, получалась возможность контроля над Рижским заливом и развития операций подводных лодок и миноносцев как в Рижском заливе, так и в северной части Балтийского моря через Ирбенский пролив и Соэлозунд. В то же время сохранялась возможность использования лодок и в устьи Финского залива.

Базирование 2-й минной дивизии переносилось в Эрэ, а крейсеров — на Гангэ и Лапвик. Линия завесы крейсеров выносилась на меридиан Дагерорта.

Одновременно командующим флотом был отдан приказ об изменении в оперативном плане флота.

Согласно новому плану, задача флота формулировалась в следующем виде:

«1. Охрана Финского залива должна не только обеспечивать главные силы от внезапного появления противника, но и должна обеспечить свободу выхода нашего флота в море,

т. е. должна не дать возможности противнику забросать этот выход минами. Поставленная противником минная банка в квадрате № 39 придает особое значение охране северного и южного входов в залив по сторонам этой банки.

2. Оборудование Моонзунда батареями на о. Вормс и у Вердера создает из Моонзунда безопасную базу для минных судов и подводных лодок, расширяя этим район их деятельности».

Охрана выходов из Финского залива возлагалась на крейсеры и миноносцы, для чего днем в дежурство высылались два крейсера, ночью южный проход охранялся 1-й минной дивизией, а северный — 2-й минной дивизией.

Помимо того, на 2-ю минную дивизию возлагалось «развитие операций в Або-Оландском шхерном районе и в прилегающей к нему части Балтийского моря».

Бригада подводных лодок и 1-я минная дивизия имели общей задачей: «развитие операций в районе северного побережья о. Даго, в Рижском заливе, Ирбенском проливе и прилегающих к нему частях Балтийского моря».

1 сентября утром «Минога» и «Дракон» первый раз вышли на новые позиции. «Минога» заняла позицию между островами Вормс и Оденсхольм, «Дракон»— на меридиане маяка «Тахкона» (схема 2, пп. 2 и 3). Вечером обе лодки вернулись к Харилайду и стали на бакштов канонерской лодки «Храбрый».

В тот же день отряд русских крейсеров с миноносцем «Новик» вышел в море с целью разведки на линии Стейнорт-Хоборг и атаки обнаруживаемых неприятельских кораблей.

В случае необнаружения последних в море крейсеры «Олег» и «Богатырь» должны были подойти ко входу в Данцигскую бухту и разрушить посты Брюстерорт и Риксхефт. «Новик» должен был произвести разведку в Данцигской бухте, после чего вместе с «Олегом» и «Богатырем» итти на соединение к «Рюрику» и «России» в 30 милях от Хоборга. После этого предполагалось произвести поиск торговых неприятельских судов.

В этот же день германский крейсер «Аугсбург» с миноносцем «V-25» вышел с целью разведки до линии Готска-Сандэ—Дагерорт.

В ночь на 2 сентября в районе Форэ русские обнаружили германские корабли. Большая волна и неумение русских стрелять ночью заставили командующего флотом отказаться от боя. Посланный в атаку «Новик» выпустил безрезультатно торпеды с очень большого расстояния. Русский отряд отошел к норду, а германский — к зюйду.

Утром русские корабли, идя снова на зюйд, обнаружили «Аугсбург». «Богатырь» и «Олег» безрезультатно пытались его преследовать. Командующий решил отрезать «Аугсбург», обойдя Готланд с веста. Считая после встречи со шведским коммерческим пароходом, что это его намерение стало противнику известно, он изменил свое решение и вернулся в Ревель.

Следствием этой встречи явилось отнесение германским командованием линии дозора на юг до параллели Либавы и выделение сил из состава Флота Открытого Моря для демонстрации с целью принудить русских вернуться к прежней пассивной обороне.

4 сентября IV эскадра линейных кораблей (7 кораблей), крейсер «Блюхер», 5 легких крейсеров, 2-я, 4-я и 6-я флотилии миноносцев вышли для выполнения намеченной операции.

Отряду были поставлены следующие задачи:

«1. Выманить русские корабли из Финского залива, отвлечь их на юг и отрезать.

2. Флотилиям миноносцев произвести торпедные атаки.

3. Обстрелять маяки и сигнальные посты.

4. Произвести впечатление на русских появлением германского флага в сколь возможно большем числе пунктов русского побережья, дабы таким образом облегчить дальнейшие боевые задачи в восточной Балтике после отхода морских сил Флота Открытого Моря». [1])

6 сентября германская эскадра разделилась: 1-я группа — главнокомандующий на «Блюхере» с двумя линкорами, крейсером «Страсбург» и флотилией миноносцев направился в Бенгтшеру; 2-я группа — «Аугсбург» с миноносцем «V-25» пошли в Финский залив, чтобы выманить русские корабли; остальные корабли, образовав третью южную группу, направились в район маяка Сарычев. Первый отряд, подойдя к Бенгтшеру, обстрелял и разрушил на нем радиостанцию. Одновременно «Аугсбург» обнаружил русские крейсеры. В это время в море из состава русского флота находились: в дозоре на меридиане Дагерорта «Баян» и «Паллада»; у Оденсхольма — спасательное судно «Африка», работавшее по съемке с камней «Магдебурга», и прикрывавший его крейсер «Аврора»; на позициях у Тахконы лодки «Дракон» и «Минога», которые с 1 сентября ежедневно несли в этом районе позиционную службу (схема 2).

Исключительно хорошая видимость в этот день (до 25 миль) помешала германским силам выполнить задуманный план — отрезать русские крейсеры. Заметив своевременно на севере дымы первой германской группы, русские крейсеры отошли на восток к центральной позиции, будучи лишь безрезультатно обстреляны «Блюхером». «Дракон» и «Минога» пытались сблизиться с германскими кораблями, но не смогли этого сделать вследствие поворота «Блюхера» на вест (схема 2, пп. 4 и 5). На вест отошли и остальные германские силы.

По получении сведений о присутствии в северной части Балтики больших сил противника, оставшиеся на рейде Векшер лодки были развернуты на позиции перед центральным заграждением.

Утром 7 сентября командующий, убедясь в отсутствии и на этот раз намерений противника предпринимать активные действия в направлении Финского залива, выслал подводную лодку «Акула»

---

[1]) Фирле, стр. 130.

на позицию к весту от Дагерорта (схема 2, п. 6), где лодка и находилась до наступления сумерек.

Согласно распоряжению германского морского генерального штаба, 7 сентября три легких крейсера были направлены в Ботнический залив на линию Гефле-Раумо для действий против русской торговли. Уничтожив русский пароход «Улеаборг», крейсеры 8 сентября присоединились у Копарстенарнэ к своей эскадре, которая провела 7 сентября в районе Хувудшера, пополняя запасы угля на миноносцах.

Вечером 7 сентября «Акула», пользуясь полученным при высылке на позицию разрешением действовать по собственному усмотрению и не обнаружив в назначенном ей районе до сумерек никаких признаков противника, решила пройти к весту к берегам Швеции в надежде встретить там противника. Пройдя около 60 миль на вест, в 0 ч. 20 м. 8 сентября, следуя под дизелями в крейсерском положении, «Акула» обнаружила на вест в темной части горизонта в расстоянии 4—6 каб. идущий на пересечку ее курса крейсер (схема 2, п. 7). Это был находившийся в дозоре вместе с миноносцами 6-й флотилии крейсер «Амазоне». Не имея возможности атаковать, командир «Акулы» положил руль право на борт, чтобы лечь на параллельный курс, и стремительно погрузился, уйдя на глубину 24—27 м (80—90 фут.). Поздно заметив лодку, крейсер сделал один выстрел, в то время как она погружалась, и безуспешно пытался ее таранить. Пройдя около часа под водой, «Акула» всплыла и пошла снова под дизелями дальше на вест. В 4 ч. 05 м. справа в расстоянии 1-2 кабельтовых были замечены два неприятельских миноносца, идущих контркурсом с лодкой (схема 2, п. 8). Это были дозорные миноносцы 6-й флотилии. Лодка стала срочно погружаться; в то же время миноносцы бросились в атаку, охватывая лодку с кормы и левого борта. Погружаясь, командир лодки развернулся кормовыми аппаратами и выстрелил торпедой в миноносец на расстоянии 0,5—1 каб. Торпеда не попала. Всплыв через 2 часа под перископ, командир снова увидел в 10—12 каб. два неприятельских миноносца, открывших по перископу огонь. Снова уйдя на глубину, лодка пошла самым малым ходом на норд. Пройдя еще 5 часов под водой, в 11 ч. 10 м. лодка всплыла (схема 2, п. 9) и немедленно начала зарядку батареи, идя курсом 70°. В 16 часов (схема 2, п. 10) слева по траверзу она увидела на расстоянии 80—90 каб. возвращавшийся из Ботнического залива крейсер «Газелле». Атаковать крейсер не представлялось возможным, и лодка, уйдя ненадолго под воду, продолжала движение в прежнем направлении, одновременно заряжая батарею. Ночь она провела, держась в позиционном положении в районе банки Олег (схема 2 и 11).

После присоединения всех кораблей германская эскадра направилась в свои базы.

В то же время командующий русским флотом с бригадой линейных кораблей и тремя крейсерами вышел 8 сентября в море на поиск противника, но германских кораблей уже не нашел.

«Акула» утром 9 сентября, следуя на ост в районе маяка Бенгтшер (схема 2, п. 12), была замечена русскими миноносцами,

которые, приняв за неприятельскую лодку, пытались ее атаковать. «Акула», не зная точного местоположения завесы русских миноносцев, также приняла приближавшиеся миноносцы за неприятельские. Лодка погрузилась, прошла под водой на ост в течение трех часов и, всплыв, обнаружила идущую на вест русскую эскадру. Немного позже «Акула» получила приказание итти в Моонзунд, куда она и пришла в 20 часов 9 сентября.

Этот поход «Акулы», выполненный по собственной инициативе командира и явившийся первым походом подводной лодки, приведшим к боевому соприкосновению с противником, имел большое влияние на дальнейшее использование подводных лодок. Командование флотом, наконец, поверило в возможность активного, маневренного использования подводных лодок. Личному составу бригады этот поход дал первый боевой опыт. В своем рапорте о походе командир лодки сделал следующий вывод:

> «Ясно доказана опасность нахождения лодок ночью в море без прикрытия, когда единственная их защита в быстром погружении и малой видимости. Ночные операции лодок сведутся только к принятию мер к собственной безопасности. Атаки неприятеля крайне гадательны за невозможностью пользоваться перископом. Главный недостаток лодок это шум от ее моторов... — убежден, что миноносцы открыли меня только по шуму».
>
> «Главнейший враг лодок это миноносцы. Два миноносца лишили лодку возможности использовать удачный подход к району, занятому неприятелем, и заставили лодку просидеть 7 часов под водой. Необходимо при таких наступательных операциях лодок обязательно поддерживать ее своими миноносцами или крейсерами, которые могли бы отогнать неприятельские миноносцы и дать возможность лодке действовать только по достойному противнику».

Выход русского флота 8 сентября был осужден сухопутным командованием. Командующий флотом получил следующую телеграмму от начальника штаба 6-й армии: «Согласно полученным от верховного главнокомандующего указаниям на случай десанта — совершенно необходимо не рисковать нашим флотом, чтобы им помешать производству десанта в глубине Финского залива.

Русскому морскому командованию эта операция показала нежелание противника рисковать боевыми кораблями и его стремление держаться к весту от Бенгтшера, так как «Блюхер», не дойдя даже на дальность своей артиллерии, после нескольких безрезультатных залпов, повернул на запад, несмотря на превосходство в скорости хода и в силе.

Выход флота в море для боя с противником свидетельствует о том, что русское морское командование к этому времени уже освободилось от гипноза прорыва немцев в Финский залив и у командования возникла идея встречного боя при выгодных условиях вне центральной позиции.

Таким образом, на русское морское командование операция германского флота имела влияние как раз обратное тому, какое стремилось произвести германское командование.

8 сентября германские войска начали наступление в Восточной Пруссии. В результате этого наступления 1-я русская армия, находившаяся у Кенигсберга, оказалась под угрозой окружения и вынуждена была быстро отступать к государственным границам.

12 сентября главнокомандующий германскими морскими силами в Балтийском море получил от своего генерального штаба следующий приказ:

> «Русская 1-я армия отступает на север через Мемель. Крайне важно мешать ее отступлению со стороны Мемеля и Куришгафа и оказать поддержку нашим сухопутным войскам уничтожением мостов через р. Мемель (Неман) на всем ее протяжении за Тильзит. Оказать поддержку в перевозке данцигских войск в Мемель, пользуясь пловучими средствами и самолетами из Путцига».

19 сентября начальник генерального штаба германской армии обратился к флоту с просьбой произвести демонстрацию высадки одной бригады на Курляндском побережьи между Либавой и Виндавой, с целью воспрепятствовать переброске в Галицию русских войск, стоящих в Северной Польше. Для выполнения этой операции германские силы в Балтике были усилены IV и V эскадрами Флота Открытого Моря, «Блюхером», двумя легкими крейсерами и двумя флотилиями миноносцев. Одновременно было приказано: «Итти в Либаву. Делать заметные приготовления высадки большого числа войск». [1])

До 22 сентября германский флот был занят подготовкой к этой операции.

В период затишья с 9 по 22 сентября русские подводные лодки несли ежедневно дежурство в районе Дагерорта.

Неудовлетворенность личного состава подводных лодок пребыванием на позициях в устьи Финского залива и первый поход «Акулы» вызвали новые предложения более активного использования лодок.

Командир «Акулы» предлагал перебазировать 1-й дивизион подлодок на Куйвасто и оттуда выслать одновременно все четыре лодки на позиции. Две должны были занять обычные позиции у Дагерорта, «Минога» крейсеровать на параллели Цереля, «Акула» следовать ночью до южной оконечности Готланда, под конвоем четырех миноносцев, которые после должны были отойти к Михайловскому маяку. В случае отсутствия противника у оконечности Готланда, лодке следовало крейсеровать до 15—16 часов между этой оконечностью Готланда и Курляндским побережьем, после чего отходить для ночевки к берегу с расчетом к утру вернуться в Рижский залив.

---

[1]) Фирле, стр. 146—156.

Командующий флотом согласился с проектом, но осуществить его помешала предпринятая германским командованием большая демонстрация у Либавы.

22 сентября в море вышли IV и V германские эскадры (14 линейных кораблей) с транспортами, крейсерами и миноносцами. Крейсеры образовали дозор на линии Форэ—Ирбен.

Получив сведения о выходе германского флота, командующий русским флотом вышел с крейсерами к устью Финского залива на меридиан Дагерорта. Не обнаружив к вечеру неприятеля, командующий, оставив дежурные крейсеры у Эрэ, с остальными вернулся в Лапвик. В тот же день в Моонзунде была сосредоточена 1-я минная дивизия.

23 сентября обе германские эскадры крейсеровали на широте Либавы. Миноносцы были посланы к побережью от Виндавы до Бакгофена с целью инсценировать подготовку к десанту. V эскадра направилась в Данциг для приема сухопутных войск.

24 сентября IV эскадра подошла к Виндаве. Вместе с ней туда же подошел и отряд транспортов, демонстрируя подготовку десанта. Продержавшись некоторое время на видимости Виндавы, IV эскадра и отряд транспортов отошли и провели ночь на тех же местах, что и накануне.

Получив сведения о появлении у Виндавы этих сил, русский командующий, считая возможным, что неприятель будет держаться в районе Виндавы несколько дней, направил туда подводные лодки «Акулу» и «Дракон», находившегося на позиции в устье Финского залива (схема 2, п. 13), а ночью на поиск вдоль курляндского побережья выслал 12 миноносцев.

«Акула» из-за неисправностей своих механизмов выйти не смогла.

«Дракон» вышел в 2 часа в указанный ему район. Не желая подходить в темное время к месту нахождения неприятеля, он зашел к маяку Фильзанд (схема 2, пп. 14 и 15), чтобы заодно узнать от поста последние сведения о противнике и, переждав, следовать к Виндаве с расчетом прибыть туда к полдню. Как только лодка стала на якорь у м. Фильзанд, на воду сел гидросамолет, доставивший ей сведения о неприятеле. В 20 часов катер службы связи доставил лодке радио, извещавшее об уходе германских кораблей от Виндавы. Считая, что противник отказался от производства десанта из-за плохой погоды, командир «Дракона» решил остаться у Фильзанда на случай, если корабли противника снова вернутся к Виндаве. Укрываясь от штормов, лодка простояла у Фильзанда до 1 октября, когда по вызову начальника бригады она перешла в Моонзунд.

В ночь на 25 сентября русские миноносцы произвели поиск, но встретили южнее Виндавы лишь два неприятельских миноносца, быстро скрывшихся в темноте.

С утра 25 сентября, на случай появления неприятельских сил у входа в Финский залив, командующий развернул бригаду подводных лодок на позициях у острова Даго.

В то же время в разведку в северную часть Балтийского моря вышла бригада крейсеров. Противник обнаружен не был. Только у Виндавы и Бакгофена посты Службы связи видели несколько легких крейсеров и миноносцев. Позже из агентурных источников стало известно, что большая часть неприятельских судов прошла Борнгольм, идя на запад.

Германское командование в ночь на 25 сентября получило сведения о появлении в Большом Бельте английского флота и о проникновении в Балтийское море английских подводных лодок. Под влиянием этих сведений германский главнокомандующий решил прекратить операцию, и в 7 часов 25 сентября германские корабли начали возвращаться в свои базы, куда они прибыли 26-го; эскадры Флота Открытого Моря были возвращены в Северное море. [1])

Эта операция немцев имела опять эффект обратный целям, которые преследовало германское командование. Русские, серьезно опасавшиеся до этого времени высадки десанта противника на Курляндское побережье, убедились, что приготовления, о которых имелись агентурные сведения, преследовали лишь демонстративные цели.

С 27 по 29 сентября командующий флотом на «Рюрике» с «Палладой» произвел глубокую разведку, спустившись на юг до параллели Полангена. Не встретив нигде кораблей противника, командующий убедился, что немцы не имеют постоянной завесы севернее Данцига.

В этот период командующему флотом был представлен план похода к неприятельским берегам, составленный командиром подводной лодки «Крокодил». Ввиду малой автономности и дальности плавания лодки, командир «Крокодила» просил разрешить ему перебазироваться на Либаву и оттуда выходить для действия на путях сообщения противника в район Данцигской бухты. Командующий флотом отклонил просьбу, считая, что «вследствие ненадежности бензино-моторов «Крокодила» предприятие это имеет совершенно незначительные шансы на успех, в особенности в осеннее время». Однако, позже командующий все же согласился перебазировать на Либаву одну из наиболее автономных лодок и отдал распоряжение о производстве необходимых подготовительных работ в Либаве. [2])

1 октября командующий флотом получил сведения о выходе из Данцига четырех немецких подводных лодок. В силу этого он предписал крейсерам дозора соблюдать меры предосторожности и придал к каждому крейсеру по миноносцу. В действительности 27 сентября две германские подводные лодки перешли из Свинемюнде в Данциг, где они и оставались до 8 октября.

3 октября командующий флотом выслал в распоряжение начальника Або-Оландской шхерной позиции подводную лодку

---

[1]) 22 сентября в Северном море германской подводной лодкой были утоплены английские крейсеры „Хог", „Абукир" и „Кресси". Этот успех имел влияние и на германское командование, которое также было вынуждено пересмотреть свои взгляды на боевую мощь подводных лодок.

[2]) С объявлением войны Либава как порт была оставлена русскими, причем запасы и портовое оборудование были уничтожены, в проходах в порт затоплены разные баржи, пароходы и пр., а немцами перед Либавой были поставлены мины.

«Белуга» с транспортом «Оланд». 5 октября лодка прибыла, и для ее базирования было выбрано место у острова Мунк-хольм в двух милях от Мариэхамна.

В это же время в Ботнический залив были высланы два миноносца с задачей обследовать побережье на южном Кваркене и осмотреть коммерческие пароходы, идущие в Германию из шведских портов.

Появление этих миноносцев, а может быть случайное плавание в этом районе шведского флота, вызвало ошибочные донесения постов о нахождении в Оландсгафе большого количества германских кораблей. Под впечатлением этих донесений 8 октября в море из Мариэхамна была выслана «Белуга» (схема 2, п. 16). Она вернулась обратно, не обнаружив противника. Перед входом в Финский залив 9 октября с утра были развернуты на позиции находившиеся на рейде Векшер лодки. К Дагерорту были высланы «Акула» и «Аллигатор», которые при выходе из Соэлозунда сели на мель. «Акула» снялась самостоятельно. Для съемки же с мели «Аллигатора» была послана канонерская лодка «Храбрый».

8 октября миноносцами были поставлены две минные банки у Виндавы. В этот же день в Либаву перешла подводная лодка «Крокодил». Вечером 9 октября она вышла в район Мемель—Данциг но, дойдя до параллели Полангена, она была вынуждена из-за свежей погоды вернуться в Либаву (схема 3, п. 1—2). Никаких неприятельских кораблей в море лодка не видела.

В то же врмя 8 октября вышли из Нейфарвассера в море крейсеры «Аугсбург», «Амазоне», «Любек», миноносцы, подводные лодки «U-23», «U-25», «U-26» и угольные транспорты. Операция имела целью: демонстрацией высадки десанта у Либавы и Виндавы выманить из Финского залива русские корабли и навести их на подводные лодки, расставленные заранее между русской центральной позицией и немецким заграждением в 39-м квадрате.

9 октября отряд находился между Богшером и Дагерортом. Лодки «U-23» и «U-26» были высланы на намеченные ранее позиции у заграждений. Присутствие германских кораблей в северной части Балтийского моря в этот день русскими обнаружено не было.

10 октября для прикрытия съемки с мели «Аллигатора» «Храбрым» были высланы «Громобой» и «Адмирал Макаров».

В это время германский отряд держался на высоте Дагерорта, кроме крейсера «Амазоне» с транспортами, который производил демонстрацию у Виндавы.

В 10 ч. 30 м. «Аллигатор» был снят «Храбрым», причем у лодки при съемке был погнут вал.

В этот же день «U-26» (рис. 4) атаковала крейсер «Адмирал Макаров», но промахнулась и была им замечена.

11 октября эта же лодка успешно атаковала возвращавшийся из дозора крейсер «Паллада» (рис. 5). Крейсер погиб со всем своим личным составом.

«Аугсбург» в это время приблизился к устью Финского залива и наблюдал взрыв «Паллады». К вечеру он отошел и находился

вместе с «Любеком» между Богшером и Дагерортом. Крейсер «Амазоне» держался к весту от Ирбена.

По получении известий о присутствии противника в северной части Балтийского моря на норд-вест от Дагерорта была выслана подводная лодка «Дракон». В 14 ч. 55 м. она увидела «Аугсбург» (схема 2, п. 17). Попытка сблизиться для атаки не удалась. В 17 часов «Аугсбург», находясь в 80 каб. от лодки, повернул на норд-вест и быстро скрылся. «Дракон» остался на позиции в этом районе.

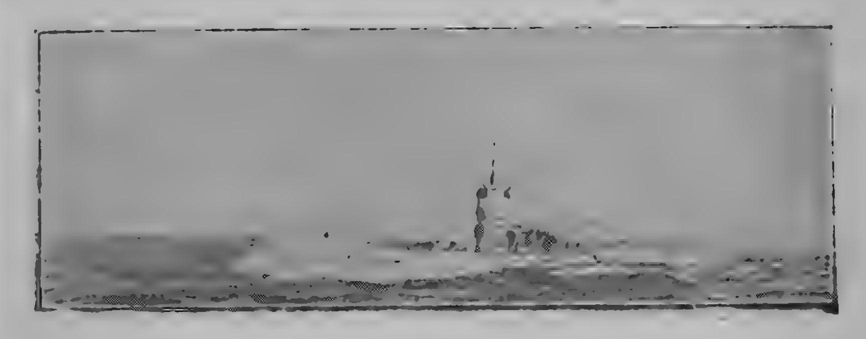


Рис. 4. Подводная лодка „U-26“.

Вечером 11 октября «Аугсбург» направился в Оландсгаф для действий на торговых путях русских со Швецией.

Поднявшись до Флэгшана, он в полночь повернул обратно.

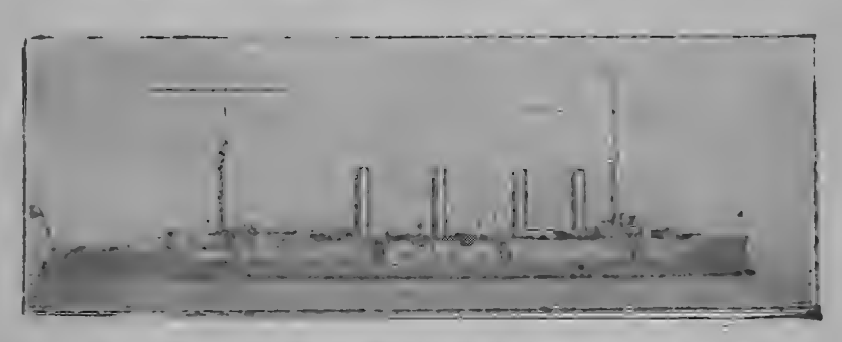


Рис. 5. Крейсер „Паллада“. (Водоизмещение 7800 т, постройки 1906 г.).

Получив сведения о гибели крейсера «Паллада», командующий русским флотом приказал всем надводным кораблям вернуться в базы.

12 октября утром германские миноносцы обстреляли маяк Богшер. «Аугсбург» из Оландсгафа прошел до меридиана маяка Тахкона, после чего, соединившись у Форэ с остальными кораблями отряда, в том числе и с «U-26», держался в этом районе до утра 13 октября, ожидая присоединения «U-23», после чего корабли направились в свои базы, куда и прибыли 14 октября.

На поиск противника 12 октября кроме «Дракона» вышли «Кайман» (схема 2, п. 19) и в район Оландсгафа «Белуга». Однако, только «Дракону» (схема 2, п. 18) удалось обнаружить в 11 ч. 15 м. в 12 милях на норд-вест от Дагерорта неприятельский крейсер (видимо «Любек»), уходивший на зюйд-вест.

13 октября «Дракон», находясь на той же позиции, обнаружил идущую в надводном положении германскую лодку «U-23». Заметив «Дракона», лодка погрузилась.

На поиск неприятельских лодок высылались миноносцы, но никаких результатов этот поиск не дал.

Крейсеры в завесе были заменены миноносцами.

По просьбе командующего флотом было опубликовано официальное извещение русского правительства о закрытии для плавания и постановке минных заграждений в районе к северу от параллели 58°50′ и к востоку от меридиана 21°00′, а также у входа в Рижский залив и в прибрежных водах Оландского архипелага. Кроме того, был запрещен выход нейтральных пароходов, находившихся еще в портах Финского и Рижского заливов. Для внешней торговли оставлен открытым порт Раумо в Ботническом заливе.

Потопление «Паллады» германской подводной лодкой, помимо указанных официальных последствий, имело громадное влияние на дальнейшие операции русского флота и резко изменило скептический взгляд командования на подводные лодки.

Под влиянием первого внезапного впечатления все большие корабли были укрыты в базах. Никаких мер для пресечения успешной деятельности подводных лодок противника наготове не было. Ошеломляющий успех германской лодки в Северном море, утопившей в один день подряд три больших крейсера, еще больше увеличил боязнь подводных лодок. В привычные формы войны на море ворвался новый фактор, совершенно не учитываемый до этого. Необходимо было пересмотреть методы боевой деятельности флота и обдумать меры борьбы с германскими подводными лодками. Не могло не сказаться это и на отношении командования к своим лодкам. Скептически пренебрежительное отношение к ним сменяется признанием их боевой ценности. Учитывая несовершенство находившихся в строю русских лодок, командование ищет путей для получения новых более совершенных лодок; оно торопит с постройкой лодок типа «Барс» и поднимает вопрос о закупке лодок за границей. Но, так как это дает лодки лишь в отдаленном будущем, то на ближайшее время решают пополнить число их на Балтике путем перевозки с флотов Дальнего Востока и Черного моря и за счет строившихся для инженерного ведомства малых крепостных лодок (37 тонн). Наконец, появляется мысль просить Англию о присылке в Балтику ее лодок.

Успехи лодок произвели столь сильное впечатление не только на русское командование. Примерно то же самое происходило и в других флотах, в том числе и в Германии, на долю которой выпали эти успехи. Это сказалось в болезненном реагировании в дальнейшем германского командования на всякое появление вблизи своих берегов неприятельских лодок.

6. ПРОРЫВ В БАЛТИЙСКОЕ МОРЕ АНГЛИЙСКИХ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК.

(Схема 3.)

Английское адмиралтейство, в силу полной пассивности германского флота в Северном море, дававшей мало надежды английским лодкам на возможность уничтожения кораблей противника, пришло к решению послать в Балтийское море три свои лодки. Более ожи-

Рис. 6. Английская подводная лодка типа „Е".

вленная деятельность германского флота в Балтике и использование немцами Кильской бухты для боевой подготовки частей Флота Открытого Моря позволяли рассчитывать, что английским лодкам в Балтике будет легче нанести удар противнику. В силу этих соображений английское адмиралтейство еще до получения просьбы русского командования назначило поход лодок «Е-1», «Е-9» и «Е-11» (рис. 6) в Балтийское море.

Лодки эти имели следующие тактико-технические данные:

Водоизмещение над водой	750 тонн
„ под „	860 „
Наибольшая скорость хода над водой . . .	15 узлов
Полный ход под водой на 1,5 часа	9,5 узла
Скорость при 12-часовом режиме	3 „

Торпедные аппараты трубчатые: 1 носовой; 1 кормовой; 2 траверзных на каждый борт. У лодок с № 5 и выше носовых аппаратов — 2.

Запасных торпед по штату не полагалось, но практически лодки брали по две торпеды.

Скорость погружения	1,5 мин.
Район плавания	3200 миль
Автономность	9—10 дней

В 6 часов 15 октября «Е-9» и «Е-1» вышли из Ярмута для следования в Балтику. «Е-11» задержалась из-за неисправности в машинах. Лодкам было приказано проходить Зунд ночью, дабы избежать дозорных кораблей немцев между островом Рюген и шведским берегом, а затем искать случая атаковать немецкие корабли. По израсходовании горючего им надлежало итти в Либаву.

О выходе английских лодок и о их направлении на Либаву командующий русским флотом узнал лишь 17 октября. Зная о наличии перед Либавой неприятельского заграждения, он телеграфировал британскому командованию через Морской Генеральный Штаб, рекомендуя направить лодки в бухту Тагалахт, и сообщил инструкцию для их подхода. Так как лодки к этому времени из базы уже ушли, передать им этих указаний не удалось. Для встречи и проводки лодок через неприятельское заграждение в Либаву был послан миноносец «Поражающий», командированы говорящие по-английски офицеры, высланы предметы снабжения лодок, смазочное и топливо. Командиру порта Либавы были даны инструкции по приему лодок, причем указывалось на необходимость тщательно обеспечить сохранение втайне прихода и пребывания в Либаве английских лодок.

Уже в конце сентября многочисленные донесения о появлении английских морских сил, преимущественно подводных лодок, в Скагерраке и Каттегате заставили немцев считать весьма вероятным намерение англичан провести свои лодки через Скагеррак и Каттегат в Балтийское море. Следствием этого было усиление бдительности германских сторожевых сил. Вместе с тем, участились донесения о неприятельских лодках, якобы виденных уже в западной Балтике.

Немцы считали, что английские подводные лодки смогут проникнуть в Балтику и действовать там лишь с поддержкой кораблей-маток. Под матками подразумевались специально оборудованные коммерческие пароходы, имевшие своим назначением снабжение лодок в море. В силу этого в эти дни все встречаемые в Западной Балтике пароходы задерживались для проверки их названия и назначения.

В первый раз были использованы для поиска лодок дирижабли «PL-19» и «PL-6». Оба поднялись 9 октября для разведки в Кильской, Мекленбургской и Любекской бухтах. Так как в то время система взаимного опознавания между подводными и воздушными силами

была еще не разработана, то во избежание возможных ошибок немецкие лодки были задержаны в портах.

Дирижабли не обнаружили ничего подозрительного.

В течение первой половины октября было несколько тревог, вызванных сведениями о появлении английских лодок. Каждый раз эти известия создавали в германском командовании большой переполох.

17 октября капитан парохода, задержанного у Зунда 19-й полуфлотилией миноносцев, сообщил, что он видел в Скагерраке английские подводные лодки. Немецкое командование приказало поэтому всем сторожевым силам повысить бдительность, так как оно считало вероятной попытку прорыва. Вечером того же числа, между 22 и 24 часами, канонерская лодка «Пантер», находившаяся у южного выхода Аарзунда, слышала радиопереговоры английских судов. Вызовы были слышны громко, так как английские лодки были близко.

Подводная лодка «Е-1» в ночь на 17 октября прошла благополучно Зунд и около полудня легла на грунт у Моэнс-Клинта (схема 3, п. 17).

18 октября перед рассветом находившийся на своей передовой позиции у Зунда на параллели мели Гильденлэве крейсер «Виктория Луиза» принял радио одного из миноносцев 19-й полуфлотилии, стоявшего в дозоре у южного выхода из Зунда, о виденной им неприятельской подводной лодке. Лодка была обнаружена в погруженном состоянии милях в 5 к западу от пловучего маяка Фальстербо-Риф. Командир крейсера приказал с рассветом усилить боевую вахту на всех постах и послать на оба марса корабельных гардемарин для улучшения наблюдения.

В 8 часов «Виктория Луиза» пошла 13-узловым ходом прямо на Фальстербо.

«Е-1» с рассветом 18 октября всплыла, и в 9 ч. 10 м. обнаружила и атаковала крейсер «Виктория Луиза» (рис. 7). Наблюдательные посты на полуюте и на грот-марсе крейсера почти одновременно заметили два торпедных следа с левого борта. Первая торпеда прошла за кормой в расстоянии 50 метров. От второй торпеды ему удалось в последний момент уклониться поворотом вправо. Торпеда шла около трех минут рядом с кораблем в расстоянии 50 метров и затем утонула на траверзе. Обстрел подводной лодки с «Виктории Луизы» был невозможен, так как она была видна короткое время и ее закрыл дым крейсера, развившего после атаки полный ход. Начальник дивизии учебных крейсеров приказал «Виктории Луизе» ходить пока переменными ходами и курсами южнее линии Моен-Смигехук.

«Е-1» безуспешно пыталась сблизиться для атаки еще с двумя легкими крейсерами. Вечером она направилась к Борнгольму. 19 октября лодка весь день держалась к югу от Борнгольма, но никого не видела.

20 октября «Е-1» прошла в Данцигскую бухту и видела в гавани Данцига три крейсера. 21 октября она благополучно прибыла в Либаву.

Германский главнокомандующий получил радио «Виктории Луизы», и, таким образом, факт нахождения в Балтике неприятельских подводных лодок для него был очевиден. Вернейшим доказательством того, что это были английские подводные лодки, было место нападения — у южного выхода из Зунда. Было ясно, что проникнуть в Балтику лодки могли только ночью через Зунд и фарватер Флинт, расположенный преимущественно в шведских территориальных водах.

Дозорные немецкие миноносцы в Зунде могли быть выдвинуты только до высоты Бред-Грунда.

Для уничтожения прорвавшихся подводных лодок и обеспечения безопасности собственных сил в западной Балтике германский главнокомандующий приказал принять следующие меры:

1. Начальнику отряда учебных крейсеров поручалась охрана Зунда; в его распоряжение были даны крейсеры «Ганза», «Герта», «Виктория Луиза», «Тетис», 4-я и 19-я полуфлотилии миноносцев.

Усилено наблюдение за южным выходом, дабы воспрепятствовать прорыву подводных лодок на север. Одновременно были организованы поиски подводных лодок в районе между Моен-Дорнбуш и Аркона-Смигехук, не прекращавшиеся и по ночам, чтобы поймать лодки во время зарядки. При поисках надлежало светить прожекторами.

2. 17-я полуфлотилия миноносцев и четыре учебных миноносца должны были образовать передовую линию в Фемарн-Бельте и ночью производить поиски подводных лодок в Любекской, Мекленбургской бухтах и у южного берега острова Лаланд, занимая с рассветом передовую позицию в Фемарн-Бельте.

3. Крейсеру «Газелле» поручалось наблюдение у Лангеланд-Бельта.

4. Контр-адмирал Мишке должен был принять начальствование над всеми назначенными для охраны Аарэзунда морскими силами.

5. «PL-19» должен был производить разведку до линии Гиедзер — Дарсерорт; гидропланы — по возможности до южного выхода из Зунда.

Основной принцип оборонительных мероприятий главнокомандующего был таков: вернуть в базы все большие корабли из Кильской бухты и пользоваться для поисков только миноносцами и воздушными силами. Поэтому III и IV эскадры, «Дерфлингер», а также все подводные лодки были задержаны в гавани.

Так как в то время все специальные противолодочные средства: глубинные бомбы, сети, противолодочные тралы и мины еще не существовали, то единственный способ уничтожения подводных лодок немцы видели в том, чтобы не давать им всплывать, и тем заставить их совершенно разрядить свои батареи.

Командующему Флотом Открытого Моря была послана просьба о присылке еще одной флотилии миноносцев в качестве подкрепления. Как ни чувствителен был уход флотилии миноносцев из Северного моря, все же VIII флотилия была послана в Киль.

Начальник дивизии учебных крейсеров получил приказание быть осторожным ввиду слабой подводной защиты своих старых крейсеров: оттянуть на ночь с 18 на 19 октября крейсеры с их передовой позиции у Зунда на восток, а утром 19 октября охранять проход севернее Борнхольма. В бухте Ханэ и у берегов Борнхольма и Рюгена крейсеры должны были произвести поиски судов-маток лодок.

Миноносцы должны были охранять только Зунд. Для их усиления вспомогательному дивизиону тральщиков в Свинемюнде было предписано срочно выйти к пловучему маяку Фальстербо-Риф и поддержать поиски миноносцев. За день 18 октября миноносцы ни в Кильской бухте, ни в других районах западной Балтики признаков лодок не обнаружили.

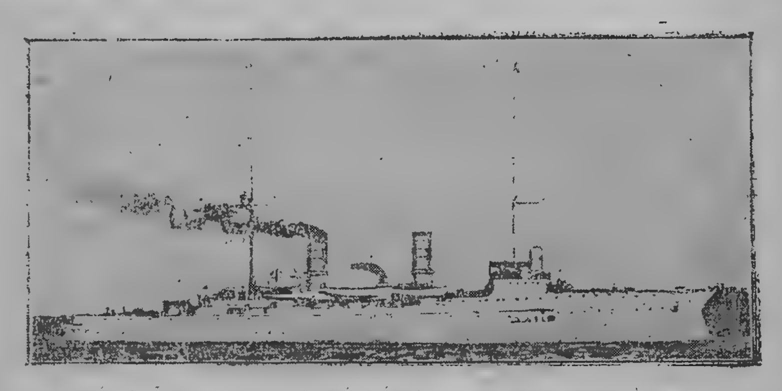


Рис. 7. Крейсер „Виктория Луиза". (Водоизмещение 5660 т, постройки 1897 г.)

Дирижабль «PL-19» произвел вечером того же дня безрезультатную разведку продолжительностью в несколько часов.

Вечером 18 октября главнокомандующий получил ответ из ставки на свой запрос: «Минного заграждения перед Зундом не ставить, так как оно недействительно против подводных лодок, а возможность торгового мореходства необходимо сохранить». Минное заграждение, в связи с заграждением из судов и тросов, охраняемое миноносцами, сильно затруднило бы новый прорыв подводных лодок или отступление ранее прорвавшихся. Много позже именно эта мера остановила дальнейшее проникновение английских подводных лодок.

С рассветом 19 октября главнокомандующий приказал всем еще находившимся в море крейсерам и вспомогательным заградителям отойти для безопасности на мелкие места или в бухты под самый берег. Охрана водного района западной Балтики была в этот день предоставлена исключительно миноносцам и воздушным силам.

«Е-9», войдя в Зунд очень поздно, весь день 18-го пролежала на грунте (схема 3, п. 12). С темнотой лодка всплыла, и в ночь на 19 октября прошли Зунд. При выходе из узкости около полуночи

лодка была замечена германским миноносцем, который ее преследовал (схема 3, п. 13).

17-я полуфлотилия миноносцев, в строе фронта, с интервалами между судами в 2 мили, шла зигзагообразными курсами от Фемарн-Бельтского маяка к Шлеймюнде. В 10 ч. 15 м. миноносец «V-27», находясь миль на 7 к зюйд-осту от Шлеймюнде, увидел метрах в 50 за кормой рубку подводной лодки, шедшей к югу. «V-27» открыл огонь из кормового орудия. Лодка немедленно погрузилась. Получив радио с «V-27», начальник полуфлотилии сосредоточил все свои миноносцы в месте, где она была замечена. Миноносец «S-31», подходивший к борту «V-27» для передачи приказаний, внезапно заметил перископ лодки, который он немедленно и обстрелял. Две его попытки таранить не имели успеха, так как лодка, корпус которой был ясно виден с прожекторной площадки миноносца, быстро погрузилась. Семь миноносцев 17-й полуфлотилии преследовали лодку с 10 ч. 30 м. до вечера, но безрезультатно. [1])

Вся эта тревога была ложной, так как английские лодки при своем движении не заходили за линию Гиедзер — Дарсерорт.

Вечером немцы получили известие из Шлеймюнде, что датские рыбаки около полудня видели между Аарэ и Шлеймюнде вынырнувшую подводную лодку, проследовавшую на восток.

Оба дирижабля и все аэропланы вернулись вечером 19 октября с разведки в западной Балтике, не обнаружив никаких признаков неприятельских подводных лодок.

Чтобы отрезать английским лодкам обратный путь из Кильской бухты, главнокомандующий по соглашению с начальником дивизии обороны побережья решил преградить Фемарн-Бельт сетями для ловли сельдей, так как другого сетевого имущества в портах не было.

Весь день 19 октября «Е-9» шла под водой. Ночь на 20 октября лодка провела на грунте у Моэнс-банки (схема 3, п. 15). Всплыв с рассветом, она пошла к Арконе. В ночь на 21 октября произошло повреждение главного электромотора, вследствие чего лодка отказалась от захода в Данцигскую бухту и пошла прямо в Либаву. 22 октября утром она была встречена у Либавы буксиром и проведена в порт.

«Е-11», запоздавшая с выходом из Англии, при подходе к Зунду встретила уже сильное сторожевое охранение. 20 октября лодка вошла в Зунд, но вскоре, заметив, что ее преследуют, она вернулась из пролива обратно. Выйдя из Зунда, она увидела подводную лодку, которую приняла за немецкую и выпустила в нее торпеду. Лодка оказалась датской. Хотя торпеда и не попала, все же этот случай обнаружил местонахождение «Е-11», и на следующий день, при вторичной попытке прорваться, за ней упорно гонялись немецкие миноносцы. Отказавшись от прорыва, лодка вернулась в Англию.

В результате длительного планомерного наблюдения за районами, где часто появлялись английские лодки, германская подводная лодка 19 октября утопила в Северном море лодку «Е-3».

---

[1]) Фирле, стр. 222—223.

Этот случай оживил надежды немцев на успешную борьбу с неприятельскими лодками, тем более что до тех пор надводные силы обеих сторон не имели успеха в этой борьбе. Германский главнокомандующий решил использовать опыт Флота Открытого Моря, и с 21 октября, отозвав все миноносцы, возложил наблюдение за Кильской бухтой исключительно на подводные лодки. В его распоряжении было пять лодок: «U-A», «U-1», «U-3», «U-4», «U-32». Ночью они должны были лежать на грунте или заряжаться, а днем ходить взад и вперед под перископом в указанных им квадратах.

Вечером 20 октября все пять лодок вышли из Киля Пробыв 6 дней на позиции, они никаких лодок не обнаружили. 27 октября главнокомандующий приказал всем подводным лодкам вернуться в Киль.

21 октября вся Кильская бухта была очищена от германских кораблей. Воздушную разведку временно оставили. Корабли в восточном Фемарн-Бельте получили приказание не проходить западнее линии Мариэнлейхте—Хиллекрог, охранные суда в Малом Бельте и Аарэзунде — не спускаться южнее параллели 54° 55′ северной широты.

Сетевое заграждение, поставленное в Фемарн-Бельте, скоро оказалось непригодным. Шторм 29 октября загнал все сети в Кильскую бухту, часть их зацепилась за Фемарн-Бельтские баканы и временно образовала серьезное затруднение для судоходства. Вытащить плавающие сети вследствие непогоды оказалось невозможным. В дальнейшем попыток возобновить заграждение не делалось.

В течение 22, 23 и 24 октября «Е-1» и «Е-9», ожидая в Либаве прихода «Е-11», производили ремонт механизмов.

На «Е-9» вследствие повреждения вышел из строя главный электродвигатель. С помощью флагманского электротехника бригады, специально командированного в Либаву для встречи лодок, электродвигатель удалось наладить, так что он мог работать на малом и среднем ходу лодки. Присланное для лодок смазочное масло оказалось непригодным для английских машин, вследствие чего до прихода в Ревель лодки могли рассчитывать лишь на имевшиеся у них свои запасы смазочного. Испытание торпеды, взятой с «Крокодила», показало, что русские торпеды образца 1910 г. вполне подходят к английским аппаратам.

Первоначально были приняты меры для сохранения втайне прибытия в Либаву английских лодок. Названия лодок были закрашены, стояли они без флагов, офицеры в город ездили в штатском платье, команда на берег не увольнялась. Но англичане неохотно выполняли эти меры предосторожности. Вскоре офицеры начали появляться в городе в форме, стали увольнять на берег в форме и команду. Это позволило немцам установить местонахождение английских лодок. 25 октября германский генеральный штаб получил сведения о приходе в Либаву подводных лодок «Е-1» и «Е-9».

Командующий русским флотом, считая пребывание лодок в отдаленном, не защищенном порту опасным, настойчиво рекомендовал

лодкам перейти в Лапвик. В то же время английскому адмиралтейству была послана просьба подчинить лодки русскому командованию. 26 октября английское адмиралтейство дало на это согласие. На каждую английскую лодку был назначен русский штурман.

При выходе из Англии командиры лодок получили указания, согласно которым им надлежало атаковывать германские корабли Флота Открытого Моря, занятые в Балтике учебными стрельбами. На этом основании командиры лодок, раньше чем итти на север, решили попытаться найти и атаковать германские корабли в южной части Балтийского моря.

«Вечером 15 октября «Крокодил» вышел из Либавы на позицию к зюйд-весту от Мемеля (схема 3, п. 3). 16 октября утром лодка пыталась сблизиться для атаки с замеченным на горизонте кораблем, но ввиду поворота последнего атака лодки не удалась. Вследствие угорания команды при подводном ходе и усиливающегося волнения лодка вернулась в Либаву.

25 октября «Е-1», «Е-9» и «Крокодил» вышли для совместной операции в Данцигскую бухту. Лодки выводились за тралами.

24 и 25 октября отряд германских кораблей в составе броненосного крейсера «Фридрих Карл», пяти легких крейсеров, миноносцев и трех подводных лодок вышел в операцию в северную часть Балтийского моря с целью:

1. Выманить из заграждения русские корабли и навести их на подводные лодки.
2. Проверить, что сделано русскими, объявившими о закрытии плавания в северной части Балтийского моря.
3. Узнать у встречных пароходов свободный проход в Финский залив.

«Фридрих Карл» с учебными крейсерами и подводными лодками вышел из Нейфарвассера 25 октября в 6 часов. Таким образом, Либаву этот отряд проходил около 18 часов и, следовательно, с английскими лодками «Е-1» и «Е-9» разошелся в море вблизи Либавы.

«Крокодил», отстав по выходе за заграждение от английских лодок, в 17 ч. 30 м., будучи в расстоянии около 15 миль на вест от Либавы, увидел впереди на зюйд-вест в 2-3 милях силуэт лодки, похожей на английскую. Предполагая, что это ожидавшаяся в Либаве «Е-11», «Крокодил» стал давать сигналы ратьером. Лодка повернула навстречу, но вскоре погрузилась. Желая показать лодке, что перед ней не неприятельская лодка, командир «Крокодила» открыл прожектор. Видя, что лодка не всплывает и по времени должна уже быть близко и допуская, что перед ним, возможно, германская лодка, он закрыл прожектор и положил руль на борт. Опасаясь все же, что это может быть и «Е-11», а тогда она, идя к Либаве рискует попасть на неприятельское заграждение, «Крокодил» вернулся в Либаву с тем, чтобы выслать навстречу лодке портовые суда. В Либаве «Крокодил» узнал, что «Е-11» вернулась в Англию. Встреченная «Крокодилом» лодка, видимо, была одной из лодок немецкого отряда, как раз в это время проходившего мимо Либавы.

Засвежевшая погода не позволила «Крокодилу» выйти в ближайшие дни в операцию.

«Е-1» и «Е-9» 26 октября пришли в Данцигскую бухту, но из-за тумана ничего не видели. Однако, одна из лодок немцами была в бухте замечена.

Германский отряд 26 октября образовал на линии Дагерорт — Богшер завесу из крейсеров; лодки на меридиане 22° развернулись на позициях, а два легких учебных крейсера пошли для демонстрации к Ирбену.

27 октября «Е-1» и «Е-9», продолжая держаться в Данцигской бухте, никого не видели.

Из-за мглы цепь германских крейсеров в этот день была оттянута на линию Готска-Сандэ—Сарычев. Учебные крейсеры тралили у Ирбена (схема 3). Незамеченный английскими лодками крейсер «Ганзе» вышел из Нейфарвассера и присоединился к отряду. 28 октября в 1 ч. 30 м. вследствие обнаружения английских лодок в Данцигской бухте германское командование срочно отозвало в Свинемюнде отряд учебных крейсеров, в силу чего предполагавшаяся немцами демонстрация у Виндавы срывалась. В это же время крейсер «Тетис» с миноносцами был отправлен в Мемель, ввиду ожидавшегося занятия его русскими войсками. Оставшиеся крейсеры с одним миноносцем крейсеровали на линии Готска-Сандэ — Сарычев, стремясь перехватить английские лодки при возвращении их в Финский залив. Миноносец «Д-5» был послан на ночь в квадрат в 7 милях к востоку от Эстергарна в расчете, что лодки подойдут ночью для определения к Готланду. Около 22 часов германское командование приказало прекратить операцию и итти к Либаве, на которую, по германским сведениям, базировались английские подводные лодки.

28 октября «Е-1», подходя к Нейфарвассеру, встретила и атаковала германский миноносец (схема 3, п. 19). Выпущенная с 2,5 каб. торпеда прошла мимо. С темнотой лодка пошла к южной оконечности Готланда.

«Е-9» в этот день находилась у мыса Хела, где заметила тот же германский миноносец, с которым сблизиться не смогла. В 17 часов она тоже пошла к Готланду.

Таким образом, учебные крейсеры успели пройти мимо Данцигской бухты раньше, чем лодки вышли из бухты и направились к Готланду.

В ночь на 29 октября германский командующий операцией получил от главнокомандующего следующее радио: «Либава, повидимому, база подводных лодок. Предлагаю выяснить воздушной разведкой. «Фридриху Карлу» обстрелять Либаву, но лишь в случае обеспеченности, — в противном случае незаметно блокировать Либаву подводной лодкой. Прочим подводным лодкам базироваться на Данциг или Пилау». [1])

Миноносцу было приказано с рассветом собрать подводные лодки с позиций.

---

[1]) Фирле, стр. 239.

До 15 часов 29 октября миноносец разыскивал на меридиане 22° лодки, в то время как «Фридрих Карл» крейсеровал западнее его. После того как в 15 часов две лодки были найдены, они были посланы на позиции к Либаве с приказанием атаковать только подводные лодки.

Крейсеры «Аугсбург» и «Любек» были оставлены на высоте Готска-Сандэ. Миноносец с одной из лодок был послан к южной оконечности Готланда, куда были высланы миноносцы и из Мемеля. Туда же направился и «Фридрих Карл», идя западнее Готланда. На место рандеву у южного Готланда он прибыл в 7 часов 30 октября.

«Е-1» прошла южную оконечность Готланда 29 октября еще в темноте и направилась вдоль западного берега Готланда, считая, что этим путем пользуются германские крейсеры.

«Е-9» прошла южную оконечность Готланда около 7 ч. 30 м. 29 октября и дальше шла также вдоль западного берега Готланда в расстоянии 14 миль от берега.

Обе лодки в течение дня никого не встретили. Около 22 часов на широте Норчэпинга лодки разошлись с крейсером «Фридрих Карл», не обнаружив его.

Получив сведения о нахождении неприятельских кораблей в северной части Балтийского моря, русский командующий флотом с утра 29 октября выслал в район нахождения противника подводные лодки «Макрель» и «Минога». Обе лодки незадолго до этого, ввиду возможных осложнений со Швецией, были переведены в Абоские шхеры с базированием на Люм.

В 7 ч. 30 м. из Утэ вышла «Макрель», которая, следуя на запад, в 10 ч. 30 м. обнаружила крейсер «Фридрих Карл» (схема 3, п. 5). До 16 ч. 45 м. лодка пыталась сблизиться с ним для атаки, но, так как он ходил взад и вперед, выполнить этого ей не удалось, и она с темнотой вернулась в Утэ.

«Минога» вышла из Утэ одновременно с «Макрелью» и направилась на позицию западнее позиции «Макрели», в 5 милях от маяка Богшер (схема 3, п. 6). В 12 ч. 30 м. лодка увидела крейсер «Фридрих Карл» и до 15 часов пыталась сблизиться и его атаковать (схема 3, п. 7). Ночь лодка провела вблизи позиции, стоя на балластине (схема 3, п. 8).

30 октября «Минога» весь день простояла на позиции. Никого не обнаружив, она утром 31 октября вернулась в Утэ.

30 октября, по получении сведений с постов службы связи о приближении противника, из Мариэхамна на позицию вышла «Белуга» (схема 3, п. 9). Замеченные постом корабли оказались шведскими, поэтому лодка вернулась обратно в Мариэхамн.

«Е-1» и «Е-9» утром 30-го соединились у Богшера (схема 3, п. 20). У Бенгтшера лодки были встречены русскими миноносцами и проведены в Лапвик.

Отряд германских кораблей, после присоединения третьей лодки, вернулся в Нейфарвассер. У Либавы остались «U-23» и U»-26», которые 2 ноября сменила « U-25». В это время в Либаве находилась лишь подводная лодка «Крокодил». Все остальные корабли из Либавы были отозваны.

2 ноября английские лодки с предоставленным им в качестве базы учебным кораблем «Рында» перешли в Ревель. Согласно договоренности с английским адмиралтейством, лодки поступали в подчинение командующего русским флотом.

Таким образом, русский флот обогатился двумя вполне современными лодками.

После перехода обе лодки требовали ремонта продолжительностью 10—12 дней.

4 ноября командующий приказал всем русским лодкам перебазироваться на Люм-Утэ, так как Моонзунд в позднее осеннее время, благодаря своим большим плесам, где разводится большая волна, представлял очень беспокойную стоянку для подводных лодок; это перебазирование не служило препятствием к использованию лодок у входа в Финский залив.

6 ноября подводная лодка «Крокодил» перешла из Либавы в Ревель. Дальнейшее пребывание лодки в незащищенном и удаленном порту, в особенности после того, как немцам это стало известным — было признано неоправдываемым риском. Несмотря на установленную немцами блокаду Либавы подводными лодками, «Крокодил» совершил переход без всяких помех.

В начале ноября вступили в строй три малые подводные лодки, которые получили названия «№ 1», «№ 2» и «№ 3» и были сведены в дивизион особого назначения.

Это были лодки, заказанные на Невском заводе военным министерством специально для действий в крепостных районах.

Они имели следующие тактико-технические данные:

Водоизмещение надводное — 35 тонн, подводное — 45 тонн. Скорость хода над водой — 8 узлов, с дальностью плавания — 150 миль; скорость хода под водой — 6 узлов, с дальностью плавания около 15 миль, при 4-х узлах — около 30 миль. Торпедных аппаратов — 2 носовых внутренних трубчатых. Предельная глубина погружения 22,5—30 м. Двигатель—дизель, с весьма ограниченным, вследствие его легкости сроком службы. Мореходность лодок была очень мала. Особенно тяжелы были жилищные условия, почему больше суток лодки в море быть не могли.

Испытания лодок производились в Ладожском озере, куда лодки были перевезены на баржах. Управление лодками под водой оказалось удовлетворительным.

Ввиду малого радиуса действия лодок, место для их базирования предполагалось назначить вблизи наблюденных курсов неприятельских кораблей. Первоначально предусматривалась перевозка лодок в Либаву. Позже, ввиду того что Либава считалась совершенно незащищенной, для базирования лодок была выбрана бухта Кильконд (на острове Эзель) (схема 3), где находился авиационный отряд. Эта связанная телефоном с Ревелем бухта имела пристань, мастерские и помещения для команд лодок. В ней предполагалось оставить лодки на зимовку. Это позволило бы использовать их ранней весной, когда устье Финского залива еще сковано льдом.

В начале ноября лодки были перевезены по железной дороге в Ревель. Командующий флотом, осмотрев лодки, пришел к заклю-

чению, что, ввиду маломореходности, базирование их на Кильконд нецелесообразно, поскольку для выхода на курсы противника им придется проходить значительное расстояние открытым морем. В результате лодкам временной базой был назначен Балтийский порт, куда они и были отправлены в конце ноября с тем, чтобы весной, в соответствии с обстановкой, перенести их базирование дальше на запад.

7. ДЕЙСТВИЯ НА ПУТЯХ СООБЩЕНИЯ ПРОТИВНИКА.

(Схемы 3 и 4.)

Задержав французскую армию на Эне, германское командование во второй половине октября предприняло наступление на Кале, которое привело к Фландрскому сражению. В результате этого сражения обе стороны окопались и перешли к позиционной войне.

В восточной Пруссии русская армия, понеся большие потери, задержалась в районе государственной границы.

Сосредоточив значительные силы в направлении Варшавы, германское командование парировало наступательные стремления русских.

Австрийская армия, хотя и понесшая громадные потери, своими действиями доказывала, что ее сопротивление еще не сломлено.

Все это в целом окончательно определяло затяжной характер войны и отдаляло время нанесения решительного удара по германской армии.

Создавшаяся обстановка изменяла задачи русского Балтийского флота, усилившегося к этому времени за счет вступления в строй первого дредноута — линкора «Севастополь».

Сухопутное командование, опасаясь за тыл армии, т. е. за столицу, сосредоточило вначале все свое внимание на защите флотом Финского залива. Прикрывая Финский залив и дав этим возможность освободить от защиты столицы значительные сухопутные силы, флот тем самым оказывал косвенную поддержку армии.

Неудачи русской армии в Восточной Пруссии выявили значение обеспечения фланга армии со стороны моря.

В конце октября, в связи с усилившимся использованием Германией морских путей для питания своей восточной армии, возникла необходимость затруднить противнику морские перевозки.

Так как основная задача флота—оборона центральной позиции—оставалась в силе, то использование главных сил для постоянных действий в южной части моря отпадало. Для обеспечения фланга армии и для борьбы на путях противника оставалась лишь возможность использования подводных лодок, миноносцев и минных заграждений.

Имеющееся в распоряжении командования незначительное количество лодок, способных длительное время оставаться в море, не позволяло рассчитывать на возможность организации систематиче-

ской блокадной службы лодок у берегов противника. Поэтому основным средством для решения указанной задачи была выбрана постановка активных минных заграждений. Подводные лодки должны были быть использованы, главным образом, для обеспечения этих заградительных операций.

30 сентября командующий русским флотом подал рапорт командующему 6-й армии, в котором предлагал:

«Оставляя главной задачей Балтийского флота обеспечение безопасности столицы с моря, разрешить выполнение операций, — постановки минного заграждения на путях передвижения боевых судов неприятеля, появление нашего флота на путях сообщения Германии и Швеции с истреблением коммерческих судов противника, уничтожение наблюдательных постов на его побережьи и т. п. Исполнение упомянутых задач требует выхода в Балтийское море главных сил, или по крайней мере части их для обеспечения работы крейсеров и заградителей, самостоятельные операции которых, не поддержанные линейными кораблями, ввиду отсутствия в нашем флоте быстроходных судов этого типа, получают слишком случайный характер, но при разработке всех указанных операций мною принимаются за основное требование — возможность отойти к Финскому заливу, не ввязываясь в решительный бой. Бой с противником вне Финского залива я имею в виду лишь при явном, несомненном успехе, в противном случае флот отходит к подготовленным позициям. . . По мере приближения зимнего времени, угроза столице со стороны Финского залива совершенно отпадает и от операционных направлений в Финский и Рижский заливы противник будет вынужден отказаться. Между тем, для наших сил создается благоприятная обстановка в смысле развития активных выступлений против берегов и сообщений противника в Балтийском море, что заставит его вести крайне тяжелую зимнюю кампанию и держать наготове свои силы в Балтийском море. . .».

Командование флотом придавало большое значение операциям в южной части Балтийского моря, считая, что для Германии владение этой частью моря особенно важно потому, что оно:

«. . . 1) обеспечивает единственный путь подвоза жизненных и других припасов в страну;

2) сохраняет безопасность коммуникационных линий левого фланга их армии;

3) устраняет угрозу высадки нашего десанта в тыл расположения этого фланга;

4) поддерживает, в свою очередь, угрозу десанта на крайний правый фланг наших армий, или даже им в тыл, что создает стеснительные условия на сухопутном театре и не дает полной свободы». . .

Предлагаемый командующим флотом план операций предусматривал «периодические появления флота в южной части Балтийского моря на путях сообщения Мемеля, Кенигсберга и Данцига и попутное выполнение постановок минного заграждения на подходах к ним»...

Главной задачей операций командование считало «постановку минного заграждения на путях передвижения военного флота противника».[1])

Для выполнения главной задачи назначались все линейные корабли, в том числе и «Севастополь», все крейсеры, за исключением «Дианы» и «Авроры», заградители «Амур» и «Енисей» и 13 миноносцев, в том числе и «Новик».

Для обеспечения главной операции с тыла назначались: крейсеры «Диана» и «Аврора», пять дивизионов миноносцев и подводные лодки «Акула», «Аллигатор», «Дракон», «Кайман», «Крокодил» и «Минога».[2])

Частные задачи ставились:

1. Четырем броненосным крейсерам — разведочная служба впереди главных сил.

2. Линейному кораблю «Севастополь» с тремя броненосными крейсерами (в том числе и «Рюрик») — поддержка первой группы.

3. Бригаде линейных кораблей — поддержка главных сил.

4. «России», «Новику» и полудивизиону миноносцев — разведка на левом фланге операции; 2-му дивизиону миноносцев — на правом фланге.

5. Заградителям «Амуру» и «Енисею» — постановка в назначенном месте заграждения.

6. Двум дивизионам миноносцев (один из них с минами) и подводным лодкам «Акуле» и «Миноге» — сосредоточиться к Церелю, где ожидать возвращения флота, будучи в готовности выйти в море по первому требованию, имея задачей создать позицию в тылу главных сил, отступающих под давлением противника.

7. У входа в Финский залив сосредоточиваются остальные миноносцы, имея вместе с подводными лодками «Аллигатор», «Кайман», «Дракон», «Крокодил», занимающими позиции у Дагерорта и Тахконы, общую задачу — прикрыть отступление флота в залив под давлением превосходных сил противника.

8. Крейсеры «Аврора» и «Диана» — наблюдение за западным проходом у острова Готланд и входом в Финский залив.

Всем лодкам ставилась задача — энергичными атаками противника облегчить отход под натиском превосходных сил.

Рапорт командующего флотом и представленный им план операции не встретил сочувствия главнокомандующего 6-й армии. Он

---

[1]) „Изменения основного плана операций морских сил Б. м.", Д. № 7014, л. 21—45.

[2]) План разрабатывался, когда английских лодок в Балтике еще не было.

считал предполагаемые операции флота рискованными, особенно при их повторении, цель операций — недостаточно важной, чтобы ради достижения ее использовать главные силы флота, рискуя ослабить оборону Финского залива. Он допускал активные действия флота лишь при условиях: достижения английским флотом решительного успеха над германским флотом или в случае успешных действий русской армии на главном направлении, обеспечивающих от возможности десантных операций противника.

Частичную активизацию он допускал в условиях перехода английского флота к решительным действиям в Северном море.

С таким отзывом план был направлен верховному главнокомандующему. 10 октября, после доклада царю, командующему флотом было сообщено, что активные действия флота разрешаются лишь по получении каждый раз личного разрешения царя на использование линейных кораблей типа «Севастополь».

Однако, несмотря на осуждение плана операций сухопутным командованием, командующий флотом не отказался от выполнения намеченных действий на путях сообщения противника, решив использовать для этого различные благоприятные предлоги.

Во второй половине октября, с наступлением темного времени, командующий решил произвести постановку мин заграждения у германских берегов с помощью миноносцев.

Неожиданная для командующего посылка английским адмиралтейством подводных лодок задержала выполнение этой операции. Командующий при отсутствии каких-либо сведений о намерениях лодок не считал возможным поставить мины, поскольку они создавали опасность при движении лодок в Финский залив.

31 октября, на другой день по приходе английских лодок в Лапвик, три миноносца вышли в море и в ночь на 1 ноября поставили мины на подходе к Мемелю (схема 3, загр. № 1).

5 ноября операция была повторена. Миноносцами были поставлены мины к западу от Мемеля и от Пиллау (схема 3, загр. № 2 и № 3).

На этот раз миноносцы ночью, оканчивая постановку, встретились с германским крейсером «Тетис».

Крейсер, вследствие полученных (ошибочных) сведений о появлении в Данцигской бухте подводных лодок, возвращался в Данциг с расчетом пройти опасный район ночью. Согласно приказанию, всякая обнаруженная ночью лодка подлежала уничтожению.

Миноносцы были замечены крейсером. «Тетис», опасаясь, что обнаруженные им корабли могут быть русскими крейсерами, отвернул, не пытаясь установить, что это за корабли. Благодаря этому миноносцам удалось, закончив постановку, благополучно вернуться в свою базу. Идя далее, «Тетис» в Данцигской бухте встретился с «Новиком», поставившим мины у Пиллау. «Новику» удалось благополучно выйти из-под обстрела крейсера и вернуться в базу. Немцы не догадались о произведенной русскими миноносцами постановке мин. В дальнейшем, на поставленном миноносцами в эту ночь заграждении подорвался и погиб броненосный крейсер «Фридрих Карл».

Русские лодки, перебазированные на Утэ, продолжали выходить на позиции к устью Финского залива.

Германское командование, считая Либаву, на основании агентурных сведений, базой подводных лодок, целеустремило свои действия против этого порта. Начальник германского действующего отряда получил следующие задания:

«1. Самостоятельные операции подводных лодок в Финском заливе и перед ним.

2. Действия против Либавы: действительная бомбардировка, блокада подводными лодками, заграждение входа в гавань блокшивами, по возможности и минами; воздушная разведка». [1])

10 ноября II эскадра Флота Открытого Моря с 4-й разведочной группой вышла для бомбардировки Либавы. Уже находясь в пути, командующим эскадрой была получена телеграмма: «Кайзер приказал судам II эскадры отставить бомбардировку Либавы, так как корабли будут подвергаться слишком большой опасности от подводных лодок». [1]) Эскадра вернулась в Киль. Выход из Нейфарвассера отряда легких крейсеров для участия в операции из-за штормовой погоды был также отставлен. Таким образом, начало намеченной операции задержалось до 15 ноября.

В это же время командующий русским флотом, учитывая новолуние, наметил выполнение заградительной операции у берегов Германии с заградителя «Амур» при поддержке отряда крейсеров.

Для обеспечения этой операции командующий флотом выслал в южную часть Балтийского моря, к западу от острова Борнгольм, английские лодки «Е-1» и «Е-9».

Одновременно командованием предполагалась посылка «Акулы» в Данцигскую бухту. Лодка должна была обнаружить себя в Данцигской бухте и тем удержать противника от выхода в море на время проведения заградительной операции. Вследствие ремонта лодка могла выйти только 18 ноября.

«Е-1» и «Е-9», имея задачей атаки кораблей германского флота, вышли из Лапвика 15 ноября в 16 ч. 25 м.

«Е-1» направилась к Борнгольму, следуя к осту от Готланда, а «Е-9» — к весту от него (схема 3).

В то же время из Нейфарвассера, для участия в намеченной германским командованием операции, вышел «Аугсбург» с подводными лодками «U-23» и U-25», которые он должен был сопровождать до параллели Дагерорта.

Утром 16 ноября «Е-1» в 15 милях на зюйд-ост от северной оконечности Готланда (схема 3, п. 22) встретила норвежский парусник, а затем разошлась вне видимости с отрядом «Аугсбурга». Позднее этот парусник был задержан «Аугсбургом» (схема 3, п. 23),

---

[1]) Фирле, стр. 249.

когда он и сообщил последнему о встрече с «Е-1» и о направлении ее движения на зюйд-ост. Эта встреча в дальнейшем имела весьма серьезные последствия.

«Аугсбург» сейчас же передал по радио своему командованию это известие, и таким образом движение на юг английских лодок стало известно германскому командованию.

«Е-9» в это время продолжала итти к Борнгольму вдоль западной стороны Готланда.

В 21 ч. 10 мин. 16 ноября броненосный крейсер «Фридрих Карл» и крейсер «Амазоне» вышли из Нейфарвассера для обстрела Либавы на рассвете 17-го.

В 2 ч. 46 м. 17 ноября, находясь в 33 милях к западу от Мемеля, «Фридрих Карл» взорвался на мине, попав на поставленное миноносцами 5 ноября заграждение. Под влиянием полученных с «Аугсбурга» известий о лодках, взрыв был приписан атаке подводной лодки. Крейсер, боясь застопорить машину, повернул круто влево, затем, решив итти к берегу, повернул на 180°, опять попал на линию мин, и в 2 ч. 59 м. вновь на них взорвался. Второй взрыв также был приписан атаке лодки. С заклинившимся рулем, опасаясь, в силу предполагаемого присутствия лодки, застопорить ход, крейсер циркулировали в районе заграждения. На помощь были вызваны все корабли, находившиеся в море. В 7 ч. 35 м. подошел «Аугсбург», а за ним «Амазоне». «Фридрих Карл» направился тем временем к берегу. «Аугсбург» снял с него команду, и вскоре крейсер затонул. После этого «Аугсбург» пошел в Мемель, случайно избежав попадания на второе заграждение, так как перед ним взорвался и погиб шедший на помощь «Фридриху Карлу» германский пароход «Эльбинг 9». После этого «Аугсбург» повернул и пошел в Нейфарвассер.

Крейсер «Любек» с миноносцами и присоединившимся к ним «Амазоне» с рассветом 17 ноября произвел обстрел и закупорку Либавы, не встретив никакого сопротивления русских, так как в Либаве никаких кораблей и батарей уже не было, после чего вернулся с отрядом в 23 часа 17 ноября в Данциг.

«Е-1» утром 17 ноября, приближаясь к Борнгольму (схема 3, п. 24), серьезно повредила один из двигателей. Для исправления его лодка легла до утра 18 ноября к весту от Борнгольма на грунт (схема 3, п. 25).

«Е-9», обогнув с юга Борнгольм, в 13 ч. 43 м. обнаружила к норду от Арконы идущий зигзагом на норд крейсер типа «Газелле» (схема 3, п. 28). Погода была ясная, тихая, в море небольшая мертвая зыбь. В 13 ч. 55 м. лодка выпустила с расстояния 2,5 каб. две торпеды. Обе торпеды пошли по поверхности и неправильно по направлению. В момент выстрела нос лодки показался из воды. Крейсер пытался таранить лодку, но ей удалось спастись от удара быстрым погружением на 18 м. Когда через 20 минут лодка вновь всплыла под перископ, крейсер уже уходил на норд. В 16 ч. 25 м. лодка всплыла и пошла к Моэнс-Клинт (схема 3, п. 29).

В этот же день вышел в заградительную операцию отряд крейсеров с заградителем «Амур».

В ночь на 19 ноября «Амур» поставил минное заграждение в районе банки Штольпе (схема 3, загр. № 4), после чего, соединившись с отрядом, вернулся в Лапвик.

«Е-1» утром 18-го всплыла и, продолжая ремонт двигателя, направилась к южному выходу из Зунда в расчете атаковать немецкие дозорные корабли. На ночь лодка снова легла на грунт. Утром 19-го она пришла в назначенный ей район (схема 3, п. 26). Значительное движение торговых кораблей вынуждало лодку часто погружаться. В 16 часов она обнаружила приближавшуюся завесу из миноносцев. Лодка погрузилась и, уйдя на глубину, пропустила миноносцы. Желая пронаблюдать дальнейшее движение миноносцев, лодка всплыла под перископ, но уже никого не увидела. Других кораблей дозора обнаружить лодке не удалось. 20 ноября лодка безрезультатно искала немецкие корабли на линии Стевенс-Клинт-Фальстербо, после чего направилась с той же целью к Борнгольму, но и там не нашла немецкого дозора. 22 ноября лодка, обойдя Готланд с оста, вернулась в Лапвик.

«Е-9» 18 ноября подошла к Дорнбушу. В течение 18 и 19 ноября она крейсеровала под водой между Дорнбушем и Моэнс-Клинтом. Лодка видела лишь один, прошедший далеко от нее, пароход. 20 ноября она направилась к Борнгольму, где обнаружила лишь два железнодорожных парома. 22 ноября лодка, пройдя к весту от Готланда, встретилась у Богшера с «Е-1» и миноносцами и вместе с ними вернулась в Лапвик.

18 ноября «Акула» после спуска с дока вышла в море для следования в Данцигскую бухту. На ночь лодка зашла в Балтийский порт, и утром 19-го вместе с портовым судном направилась в Моонзунд. Узнав из радио, что в Балтийском море дует сильный норд-ост, лодка осталась для пополнения запасов с портового судна и ночевки у Вердера. С рассветом 20 ноября, пройдя через Рижский залив, лодка направилась в Данцигскую бухту. К этому времени заградительная операция крейсеров была уже закончена. 21 ноября в 7 часов «Акула» пришла на параллель Мемеля и начала крейсеровать у входа в Данцигскую бухту (схема 3, п. 30). В 18 часов лодка стала на балластины в 13-15 милях от Риксхефта (схема 3, п. 31). С рассветом 22 ноября лодка всплыла и пошла на вест, атаковав в пути, не опуская перископа, пароход без флага (схема 3, п. 32). Торпеда прошла мимо, так как пароход заметил лодку и уклонился.

К этому времени погода настолько засвежела, что начало разбрызгивать кислоту из аккумуляторов. Вследствие этого лодка, дойдя до меридиана Стило (схема 3, п. 33), дабы укрыться от непогоды, пошла к южной оконечности Готланда (схема 3, п. 34), рассчитывая в то же время встретить там корабли противника. Не обнаруживая последнего, она ночью направилась в район Форэ-Готска-Сандэ, но и в этом районе никого не нашла.

В 14 ч. 30 м. 23 ноября ею была замечена идущая в крейсерском положении подводная лодка (схема 3, п. 35). Это была «U-23», возвращавшаяся с позиции у русских заграждений в устьи Финского залива. Обе лодки одновременно погрузились и больше друг друга

не видели. 24 ноября утром, вследствие дождя и тумана, «Акула» вернулась к Дагерорту.

В это же время немецкие лодки, развернутые немцами на позициях в устьи Финского залива, проявили также большую активность.

Утром 17 ноября «U-23» обнаружила близ Бенгтшера выходящие из шхер у Ганге четыре русских броненосных крейсера, которые маневрировали до полудня без охраны миноносцами. «U-23» подошла к ним на 11 каб., но атаковать ей не удалось. 18 ноября она, находясь перед Ревелем, наблюдала входящие и выходящие миноносцы и заградители, но случая атаковать не представилось. 22 ноября на обратном пути ею близ Бенгтшера была замечена английская подводная лодка, шедшая с юга. В тот же день и в том же районе около 11 часов лодка атаковала русскую канонерку «Гиляк». В 12 ч. 58 м. с расстояния около 2,2 каб. она выпустила торпеду. Последняя прошла мимо; лодка была обнаружена. После этого «U-23» вернулась в Нейфарвассер.

«U-25» сначала держалась в Финском заливе. До 19 ноября она находилась перед минным заграждением; случаев атаковать не представилось. Тогда командир решил пройти под заграждением. Лодке удалось благополучно пройти под ним на глубине 30 метров. Находясь с 23 ноября до вечера 25-го перед входом в Гельсингфорс, лодка установила как курсы для входа и выхода из Гельсингфорса, так и систему охранения в этом районе. 26 ноября, ввиду почти полного израсходования запаса топлива, «U-25» пошла в свою базу.

Германское командование чрезвычайно болезненно реагировало на обнаружившуюся деятельность русских лодок в южной части Балтийского моря. В инструкции главнокомандующего германскими морскими силами в Балтийском море для действия подводных лодок, изданной в конце ноября, дается следующее указание лодкам:

> «3. . . я ожидаю, что посланные в Финский залив подводные лодки будут вести беспощадную наступательную войну против русских морских сил. . . Уничтожение русской подводной лодки я ценю очень высоко; уничтожение английской подводной лодки—по крайней мере наравне с уничтожением русского броненосного крейсера. . .». [1]

Начальник германского действующего отряда в рапорте главнокомандующему указывает, что «ввиду сильно изменившейся обстановки, он теперь не может выслать крейсера без сопровождения миноносцев». [2]

Ввиду того что в Данцигской бухте были уже несколько раз обнаружены неприятельские лодки и поскольку глубины в этой бухте были гораздо более благоприятны для действия подводных лодок, чем в Померанской бухте, а также и вследствие обнаружения мин, — базирование германских кораблей было перенесено из Нейфарвассера в Свинемюнде.

Из пяти пароходов тральщиков был сформирован «дивизион вспомогательных судов». Дивизион должен был быть использован исключительно против подводных лодок в районе между Риксхефтом

---

[1] Фирле, стр. 258—259.
[2] Там же, стр. 261.

и Свинемюнде. Пароходы эти были снабжены подрывными патронами, драгами и кошками.

Немецкие подводные лодки были перебазированы на Данциг с целью приблизить их базу к району их действий. С этого времени они непрерывно несли дежурство на позиции в устьи Финского залива.

Русское командование тем временем продолжало выполнять незаметно для немцев свои заградительные операции.

За это время миноносцами были поставлены следующие заграждения (схема 4):

20 ноября — в 12 милях к северу от Брюстерорта 105 мин (схема 4, № 5).

24 ноября — в 5 милях к северу м-ка Штольпин 50 мин. (схема 4, № 6).

27 ноября — на северных подходах к Мемелю, в 16 милях от него, 50 мин (схема 4, № 7).

3 декабря предприняло заградительную операцию и германское командование. С этой целью из Киля вышел заградитель «Дейчлянд». 5 декабря он вошел в южную часть Оландсгафа и в ночь на 6 декабря поставил мины на подходах к Бьернеборгу и Раумо. У Свенска Хегарне он соединился с ожидавшими его крейсерами «Аугсбург» и «Любек» и с миноносцами и пошел вместе с ними в свою базу, оставляя Готланд к востоку.

На поставленном «Дейчляндом» заграждении в тот же день взорвались три шведских парохода, в результате чего временно, пока не были протралены фарватеры, пароходное сообщение со Швецией было прервано.

Эта операция заставила командующего русским флотом обратить особое внимание на Або-Оландский район. Было решено создать специальный отряд кораблей для действий в этом районе. В состав этого отряда было предположено включить две-три подводные лодки. Командиры кораблей, которые должны были войти в состав отряда, были собраны на крейсерах «Аврора» и «Диана» и на этих кораблях обследовали Або-Оландские шхеры.

Готовя новую большую заградительную операцию крейсеров, русское командование задерживало в базах русские и английские лодки, предполагая опять использовать их для прикрытия операции. Как и в предыдущий выход крейсеров, английские лодки должны были итти в западную часть Балтийского моря за Борнгольм и крейсеровать у выхода из узкости Дарсерорт-Гиедзер с целью атаки германских кораблей в случае их выхода из Киля. «Акула» должна была итти в район Хоборг — Средняя Банка — Эланд, а если обстоятельства позволят, то и до Борнгольма. Задачей лодки было — задержать атаками корабли противника в случае преследования ими русских крейсеров.

Остальные русские лодки должны были быть развернуты у входа в Финский залив.

10 декабря обе английские лодки были вызваны в Гельсингфорс, где получили от командующего флотом инструкции на поход.

Согласно указаний, лодки должны были выйти 11 декабря с расчетом днем 13 декабря быть на вест от Борнгольма. В течение этого дня они должны были атаковать любой замеченный неприятельский корабль.

14 декабря, если до этого атаки не будут произведены, они должны были показать себя береговым наблюдательным постам для того, чтобы неприятель знал о их присутствии.

По агентурным данным было известно, что два германских броненосных крейсера стоят на якоре в Тромпер-Вик и Прорер-Вик, канонерская лодка несет дозор на линии Стевенс-Клинт — Фальстербо, а легкий крейсер — у Моэнс-Клинт.

По брошенному лодками жребию «Е-9» должна была итти к Тромпер-Вик для атаки броненосных крейсеров, а «Е-1» — к Стевенс-Клинт — Фальстербо для атаки канонерской лодки и легкого крейсера.

Лодки получили приказание не заходить севернее линии Стевенс-Клинт — Фальстербо и к весту от линии Гиедзер — Дарсерорт.

11 декабря обе лодки вышли из Гельсингфорса и через Лапвик направились на свои позиции, проходя к весту от Готланда.

13 декабря «Акуле» было дано приказание выйти на позицию, но из-за шторма лодка не смогла выйти.

Утром 13-го «Е-1» пришла на позицию на линии Стевенс-Клинт—Фальстербо (схема 4, п. 1). Никого не обнаружив, лодка пошла к Моэнс-Клинту. К зюйд-осту от последнего (схема 4, п. 2) она заметила миноносец, ходивший переменным курсом. Скорее для того, чтобы показать ему свое присутствие, чем в надежде в него попасть, «Е-1» выпустила по нему торпеду. Торпеда прошла мимо. Миноносец продолжал маневрировать большими ходами, пытаясь таранить лодку. Не имея возможности повторить атаку, «Е-1» отошла на норд. Всплыв через час, она увидела небольшой пароход, идущий прямо на нее. Снова погрузившись, она установила, что пароход имеет буксируемую мину. До темноты лодка оставалась под водой. Когда стемнело, она начала зарядку батареи, во время которой сломался левый промежуточный вал. Считая свою задачу в основном выполненной, так как лодка противником была обнаружена, командир решил итти для исправления повреждения в Лапвик. В это время у Бенгтшера находилась немецкая лодка «U-25», которая имела задачей установить, какими фарватерами пользовались русские при выходе и возвращении в Гангэ. 16 декабря в 11 ч. 21 м. в трех милях на зюйд-вест от Бенгтшера (схема 4, п. 5) «Е-1» обнаружила перископ подводной лодки. Она немедленно начала поворот, чем и избежала попадания выпущенных в нее с расстояния 1,5 каб. двух торпед. Одна из торпед прошла очень близко вдоль борта «Е-1». Уклонившись от торпед, она погрузилась и втечение двух часов шла под водой. К вечеру того же дня лодка пришла в Лапвик и оттуда перешла в Ревель.

«Е-9», пройдя теми же курсами, как и в предыдущий поход, 13 декабря в 7 часов подошла к Арконе (схема 4, п. 3). Маяк светил. Ничего не обнаружив в Тромпер-вик, лодка пошла в Прорер-вик, приблизившись под водой к Зассницу на 2,5 мили. Найдя в порту

только три парохода и паром, лодка снова направилась к Арконе. В 15 часов она увидела миноносец, но подойти к нему ближе 5 миль ей не удалось. В 17 часов лодка всплыла и начала зарядку, во время которой отломалась лопасть гребного винта. Повреждение было серьезным, так как вызывало сильную вибрацию вала. Лодка пошла на линию дозора к весту от Готланда, где в течение 15 декабря крейсеровала между Готландом и северной оконечностью Эланда (схема 4, п. 4). Никого не обнаружив, лодка направилась в Лапвик, куда пришла 17 декабря.

12 декабря миноносцы «Исполнительный» и «Летучий», идя с минами в очень свежую погоду на постановку к Либаве, погибли от невыясненной причины, пересекая Финский залив.

С темнотой 13 декабря, приняв мины, вышел в море первый отряд крейсеров: «Рюрик», «Адмирал Макаров» и «Баян». Снежный шторм до 8 баллов помешал выйти из Утэ второму отряду: «Олегу», «Богатырю» и заградителю «Енисей». Отряд вышел на следующий день.

14 декабря около 17 часов «Рюрик» поставил заграждение из 120 мин в 20 милях от мыса Риксхефт в секторе подходов с севера к Данцигской бухте (схема 4, загр. № 9).

15 декабря «Адмирал Макаров» поставил 64 мины на путях вдоль германских берегов в 15 милях от маяка Стило, а заградитель «Енисей» — 240 мин, также на подходах к Данцигской бухте в 45 милях к северу от мыса Хела (схема 4, загр. № 8 и № 10). Незамеченные противником крейсеры и «Енисей» вернулись 16 декабря в базы.

«Е-1» и «Е-9» были предупреждены командующим о предстоящем выходе русских кораблей, и поэтому возвращаясь они прошли к норду от Борнгольма и с западной стороны Готланда, избежав, таким образом, встречи с отрядом кораблей, выполнявших заградительную операцию.

«Акула», опоздав опять к началу операции, вышла 16 декабря и направилась к Готска-Сандэ.

Слухи о готовящемся русскими укреплении островов в Або-Оландском районе дошли до германского командования, вызывая большое беспокойство, поскольку русские могли запереть вход в Ботнический залив и занять выгодное фланговое положение в случае операций германского флота против Финского залива. Кроме того, русским это давало возможность использовать для выхода в Балтийское море своих, базирующихся на северное побережье, сил—шхерные фарватеры, хорошо защищенные от нападения и наблюдения за ними германских кораблей.

С целью помешать русским возведению укреплений на Аландских островах и оборудованию на них маневренной базы, германское командование намечало постановку минных заграждений на подходах к Мариэхамну и Фэгле-Фиорду, уничтожение навигационного оборудования в южной части Оландсгафа и обстрел Мариэхамна. Предварительно было решено произвести разведку, чтобы выявить оборудование фарватеров, наличие вспомогательных точек наводки и установить, стоит ли бомбардировать Мариэхамн линейными кораблями.

15 декабря отряд в составе четырех легких крейсеров, броненосного крейсера «Принц Адальберт» и шести миноносцев вышел из Данцига. Легкие крейсеры шли впереди в разведочном строю с интервалами в 21 милю. Оставив Готланд к весту, в ночь на 17 декабря отряд прошел район Готска-Сандэ, где в это время находилась на позиции «Акула» (схема 4, п. 6). Лодка не видела в темноте проходивших кораблей противника. Возвращавшаяся после похода «Е-9» эту ночь провела на опушке шхер, не решаясь в темноте входить в Лапвик.

От Готска-Сандэ крейсер «Амазоне» был возвращен в Свинемюнде и пошел обратно западнее Готланда. «Аугсбург» отделился и пошел к Мариэхамну. Остальные корабли направились к Утэ.

Русскому командованию было известно о готовящейся противником какой-то операции, поэтому, а также и в связи с проводившейся крейсерами заградительной операцией, русский флот стоял в полной готовности к выходу. Как только командованию стало известно о появлении в северной части Балтийского моря германских кораблей, было отдано приказание всем лодкам выйти на позиции.

Получив радио, лодки, находившиеся в Утэ в полной готовности, стали немедленно выходить в море. Подойдя около 10 часов к Утэ, крейсер «Любек» увидел выходящие в море пять или шесть подводных лодок и канонерскую лодку «Храбрый». Считая, что русские хотят отрезать германские крейсеры, командующий отрядом дал радио «всем судам немедленно отходить на линию Готска-Сандэ — Сарычев». Как раз в этом районе находилась позиция «Акулы» (схема 4, п. 7).

В 15 ч. 20 м. за 10 минут до захода солнца «Акула» заметила приближающиеся корабли. Лодка погрузилась, но снежная пурга и плохое освещение не позволяли вести через перископ наблюдение. В 40 каб. от лодки крейсеры, определившись по Готска-Сандэ, повернули на новый курс и атака стала невозможной.

«Аугсбург» подошел к Мариэхамну и по получении радио командующего отрядом направился тоже к Готска-Сандэ. Выходившая из Мариэхамна «Белуга» (схема 4, п. 9) увидела уже удалявшийся «Аугсбург». В 19 часов, уже в темноте, «Аугсбург» был обнаружен «Акулой» у Готска-Сандэ (схема 4, п. 7). Снежная пурга и большая волна сильно затрудняли атаку. Перейдя в позиционное положение, лодка с расстояния около 10 каб. на-глаз произвела из наружных решетчатых аппаратов залп из двух торпед. Торпеды не попали. Крейсер лодки не заметил и ушел на зюйд.

Когда возвращающиеся германские корабли были на середине расстояния между Готландом и Риксхефтом, шедший впереди в завесе крейсер «Тетис» обнаружил германский пароход вспомогательного дивизиона «Сенатор Страндес», который в этом районе производил поиск неприятельских подводных лодок. Пароход, не опознав «Тетиса», открыл по нему огонь. Крейсер ответным огнем утопил пароход.

18 декабря отряд вернулся в Свинемюнде. «Е-9» по возвращении утром 17 декабря в Лапвик получила сведения о противнике и, выйдя в 19 ч. 45 м. в море, направилась к Готланду. 18-го в 15 ч.

лодка подошла к нему (схема 4, п. 12), но уже никого не обнаружила. В 16 часов она пошла обратно в Лапвик, при этом у нее в пути заклинился левый вал. 19 декабря в 15 ч. 45 м. лодка пришла в базу.

Русские лодки пробыли на позициях (схема 4, пп. 9, 10 и 11) до полудня 18 декабря, после чего вернулись в Утэ.

Германское командование на основании произведенной разведки пришло к заключению, что Утэ является базой русских подводных лодок. Признавая выгодность для русских этого базирования, командование считало необходимым как можно скорее предпринять операцию против Утэ, чтобы уничтожить находящиеся там корабли и воспрепятствовать русским использовать Утэ в качестве базы для подводных лодок. Было решено произвести эту операцию как только выйдут из ремонта подводные лодки «U-25» и «U-26», которые должны были прикрывать операцию со стороны Финского залива.

К 28 декабря все русские подводные лодки возвратились в Ревель и приступили к зимнему ремонту. Кампанию продолжали только «Е-1», «Е-9» и русские малые лодки № 1, № 2 и № 3, находившиеся в Балтийском порту. Обе английских лодки в начале января должны были окончить исправление повреждений, полученных в последнем походе.

28 декабря германское командование выслало в операцию V эскадру Флота Открытого Моря с крейсерами и миноносцами. Целью операции являлась демонстрация того, что германское командование в Балтике располагает в любой момент большими силами и может тем самым подавить активность русского флота.

Эскадра дошла до Готланда и затем вернулась в Киль.

Во второй половине декабря четыре штеттинских парохода, совершавшие свои обычные рейсы между портами Балтики, не прибыли к месту назначения, что вызвало вполне понятную тревогу в судовладельческих кругах. 9 января 1915 года на восточный берег Готланда выбросило спасательный буек и шлюпку с парохода «Стокгольм», который 18 декабря вышел из Любека в Кенигсберг и к месту назначения не прибыл. Стало очевидно, что пароход погиб. Была также установлена гибель парохода «Эльга-Хуго-Стинес 15», шедшего из Кенигсберга в Копенгаген. Пароходы «Город Любек» и «Леббин» пропали без вести. Главнокомандующий не мог приказать обследовать главные пути в Балтике, так как единственная пригодная для этого часть — 2-й дивизион тральщиков — в декабре был послан на завод для ремонта. Поэтому он ограничился вначале следующими мерами: судовладельцам было дано указание, следуя в Кенигсберг, держаться больших глубин севернее банки Штольпе до меридиана Хела, далее итти мимо Хела на Кольберг и затем вплотную прижиматься к берегу вплоть до входа в Фриш-Хафф и Пилау; судоходные предприятия должны были предложить капитанам своих пароходов, по прибытии в порт, сообщать телеграфом главнокомандующему в Киль о всех замеченных в пути подозрительных судах, а также каждый раз представлять нанесенные на карту курсы, которыми они пользовались во время данного рейса.

С 6 по 9 января отряд германских крейсеров предпринял операцию для обстрела Утэ. Для прикрытия к Бенгтшеру была выслана

подводная лодка «U-26». Отряд подошел к Утэ, но, ввиду плохой видимости и неуверенности в правильности счисления, он, не выполнив обстрела, вернулся в свои базы.

Германские подводные лодки до 10 января продолжали нести позиционную службу в устьи Финского залива. После 10 января посылка лодок была прекращена из-за тяжелых условий зимнего плавания.

4 января у Шольпина взорвался на мине и затонул со всем экипажем германский пароход «Латона». При обследовании этого района один из тральщиков наткнулся на мину и затонул; командир и 15 человек экипажа погибли. Начальник действующего отряда немедленно отозвал дивизион в Свинемюнде.

Германский морской генеральный штаб для успокоения судовладельцев и торговых компаний, а также для урегулирования морской торговли считал необходимым немедленно протралить главные судоходные пути и затем уничтожить обнаруженные в Балтийском море заграждения. Поэтому командующему Флотом Открытого Моря было предложено послать в Балтийское море дивизион тральщиков. Однако, командующим это требование было отклонено. 15 января еще один торговый пароход «Гретке-Хуго Стинес» погиб на мине в 50 милях к северо-востоку от Хела, так что и в этом районе пришлось предположить наличие русского минного заграждения.

Несчастные случаи с германскими пароходами на минах заграждения в южной части моря заставили германское командование временно приостановить наступательные действия.

В начале января русский флот пополнился вступлением в строй еще двух новых линейных кораблей-дредноутов. Таким образом, в составе флота оказывалось четыре новых вполне современных линейных корабля: «Севастополь», «Полтава», «Петропавловск» и «Гангут».

Командующий русским флотом, выждав следующее новолуние, решил заминировать западную часть Балтийского моря. С этой целью была намечена постановка с крейсеров минного заграждения в проходе между Борнгольмом и поставленным раньше заграждением «Амура».

С 12 по 15 января отряд крейсеров произвел постановку мин в южной части моря на путях сообщения с портами Свинемюнде и Килем. Крейсеры поставили заграждения: из двух банок по 100 мин каждая в 25 милях от маяка Христиансе (схема 4, загр. № 11) и из 100 мин к северу от м. Аркона (схема 4, загр. № 12). Последнее заграждение было поставлено между путями пароходов, идущих от Зунда и Треллеборга мимо Арконы к Зассницу, чтобы оно повседневным тралением не было быстро обнаружено и не явилось бы в то же время причиной гибели нейтральных пароходов.

По окончании ремонта «Е-9» 24 января была послана к западу от Борнгольма для атаки германских кораблей, несущих, по сведениям, в этом районе сторожевую службу.

22 января германский отряд, в составе крейсеров «Принц Адальберт» и «Аугсбург» и 8 миноносцев, вышел в море для разведки до южной границы Оландсгафа. Отряд следовал в двух груп-

пах: «Аугсбург» с частью миноносцев шел западнее Готланда, а «Принц Адальберт» с остальными миноносцами — восточнее Готланда. В пути командующий отрядом решил воспользоваться хорошей погодой и произвести с «Принца Адальберт» обстрел Либавы, куда он и повернул от северной оконечности Готланда. В ночь на 24 января в 5 ч.13 м. «Принц Адальберт» вблизи Стейнорта выскочил на камни (схема 4, п. 13). В 7 часов крейсеру удалось сняться с камней и он направился в Свинемюнде. Туда же направился со своей группой крейсер «Аугсбург» (рис. 8). В 20 милях к востоку от Борнгольма в 2 часа 25 января крейсер взорвался на мине (схема 4, загр. № 11). Следуя малым ходом, а затем на буксире миноносца, крейсер к вечеру того же дня вошел вместе с «Принцем Адальбертом» в Свинемюнде.

В тот же день в 14 ч. 40 м. на мине у Арконы (схема 4, загр. № 12) взорвался крейсер «Газелле» (рис. 9). С большим трудом удалось дотащить крейсер на буксире к 9 ч. 15 м. 26 января в Свинемюнде.

В этот же день 25 января германский дирижабль «PL-19» был уничтожен огнем русских у Либавы.

Подрыв «Газелле» долгое время приписывался атаке лодки, так как германское командование первоначально не допускало возможности постановки русскими мин так далеко в глубине германских вод. Когда после ввода в док крейсера стало ясно, что он подорвался на мине, командование все же поддерживало версию, что «Газелле» подорван лодкой, дабы скрыть факт постановки русскими кораблями мин в такой близости от баз германского флота.

Эти потери вынудили германское командование прекратить до весны всякие операции на море. Гибель же на минах пароходов временно прервала до протраления новых фарватеров и торговое судоходство.

Получив сведения о посадке у Стейнорта германского крейсера, командующий русским флотом приказал по радио вышедшей уже в море «Е-9» итти к Стейнорту для атаки сидящего на камнях корабля. Лодка подошла к указанному месту (схема 4, п. 13), когда крейсер уже снялся. Опоздала лодка и в южную часть моря к тому времени, когда там на буксирах растаскивались поврежденные германские корабли.

29 января «Е-9» обнаружила у Моэнс-Клинта (схема 4, п. 14) два германских миноносца, атаковала один из них двумя торпедами, слышала взрыв торпеды и поэтому сообщила командованию о потоплении германского миноносца. В действительности торпеда взорвалась вблизи миноносца от удара ее о грунт, не причинив повреждений миноносцу. 31 января «Е-9» вернулась в Ревель.

Обнаружение лодки миноносцем еще больше укрепило германское командование в предположении, что «Газелле» была атакована лодкой.

Все три поврежденные немецкие крейсера надолго вышли из строя. «Принц Адальберт» и «Аугсбург» были отремонтированы лишь во второй половине марта; «Газелле» было решено не чинить вовсе, и он был исключен из списков флота.

Отказавшись от активных операций, немцы были вынуждены заняться прежде всего уничтожением русских минных заграждений.

Кайзер и общественное мнение были недовольны действиями германского флота в Балтике, упрекая флот за то, что он допустил операции русского флота в своих водах.

Рис. 8. Крейсер „Аугсбург". (Водоизмещение 4350 т, постройки 1909 г.)

В начале февраля русское сухопутное командование, предполагая начать в ближайшем будущем операцию против Мемеля и прибрежной полосы, запросило командующего флотом, в какой мере оно может рассчитывать на содействие в этой операции флота.

Отвечая на запрос армии, командующий флотом сообщил, что,

Рис. 9. Крейсер „Газелле". (Водоизмещение 2600 т, постройки 1898 г.)

имея основной задачей защиту Финского залива, он не может осуществить систематическое содействие армии, а может помочь лишь эпизодическими операциями, которые могут состоять:

1) в заградительных операциях по минированию подходов к Мемелю, Пиллау и Данцигу;

2) в дежурстве подводных лодок на подходах к базам противника;

3) в операциях против берега в Куришгафе специально приготовленных судов.

5*

Дежурства подводных лодок командующий считал крайне желательным, «но в настоящее время для этой задачи пригодны лишь две английские лодки, почему постоянное дежурство их неосуществимо; кроме того, посылать английские лодки в этот район (Данцигской бухты), сплошь нами заминированный, где плавание весьма затруднено,—невозможно, тем более, что в этом районе объектом действия для лодок будут по всей вероятности пароходы и вспомогательные суда, тогда как лодки присланы для действия против боевых судов противника. Задачей их должны оставаться периодические крейсерства в районе Борнгольм-Аркона». [1])

Состояние ледяного покрова позволяло оказать помощь армии лишь в начале апреля месяца.

В числе мер, необходимых для обеспечения операции против Мемеля, командующий считал: продолжение заградительные операции в Мемель-Данцигском районе; продолжение периодического крейсерства английских лодок в районе Борнгольм—Аркона; подвоз по железной дороге из Балтийского порта в Либаву трех малых подводных лодок дивизиона особого назначения.

Соображения командующего были одобрены ставкой, но, вследствие изменившейся обстановки на сухопутном фронте, срок операции не был определен.

Тем не менее, это предполагающееся наступление армии на приморском участке побудило командующего флотом предпринять еще заградительные операции с целью затруднить противнику подвоз боепитания через порты Данцигской бухты.

Несмотря на зимнее время и лед в Финском заливе, благодаря южным ветрам, помимо крейсеров, оказалось возможным выслать и миноносцы и даже лодку, хотя этот период года вообще исключал деятельность кораблей со слабым корпусом.

12 февраля отряд в составе крейсеров «Рюрик», «Адмирал Макаров», «Олег», «Богатырь» и четырех миноносцев вышел в море для производства минных постановок на ближайших подходах к Данцигу. Миноносцы должны были пройти между поставленными ранее минными заграждениями и выставить мины на ближайших подходах к Данцигу.

13 февраля около 4 часов в сильную пасмурность при падающем снеге вблизи Форэ «Рюрик» ударился днищем о подводные камни и получил настолько тяжелые повреждения, что начальник отряда признал необходимым отменить операцию и вернуться обратно.

Миноносцы получили разрешение действовать самостоятельно. Идя местами в сплошном тяжелом льду, они выполнили задание, поставив в ночь на 14 февраля мины к северу от входа в Данцигскую бухту (схема 4, заграждения № 13 и № 14).

Как и в предыдущие крейсерские операции, за три дня до выхода крейсеров (9 февраля) в южную часть Балтийского моря, к острову Борнгольм была выслана «Е-1». Лодка пробыла в крей-

[1]) Донесение начальника штаба 6-й армии начальнику штаба верховного главнокомандующего от 30 января, № 576,с (Д. 7014, л. 95—97).

серстве шесть дней, не встретив за все это время ни одного неприятельского корабля. 15 февраля она вернулась в Ревель.

Эта операция совпала с началом наступления германских войск в Восточной Пруссии, которым германское сухопутное командование предполагало нанести России сокрушительный удар с тем, чтобы с ней окончательно покончить. Под натиском немцев русская армия отступила до р. Бобр, избежав разгрома, но потеряв целиком 20-й армейский корпус, окруженный немцами. Для оказания поддержки флангу отступающей армии на 18 февраля была назначена новая заградительная операция крейсеров. «Адмирал Макаров», «Олег» и «Богатырь» вышли из Ревеля в поход; но в Суропском проходе встретили тяжелый лед и вынуждены были вернуться.

На этом закончились операции русского флота в кампанию 1914 года.

21 февраля русская армия на р. Бобр задержала дальнейший натиск немцев и начала подготовку к ответному наступлению. Командующий флотом был запрошен, какое содействие может оказать флот предполагающемуся 15 марта наступлению русских на Мемель. Командующий сообщил в ответ, что помочь может лишь переводом в Либаву трех аппаратов гидроавиации и, в случае занятия Мемеля,—постановкой мин. Одновременно он приказал перевезти по железной дороге из Балтийского порта в Либаву три малых подводных лодки дивизиона особого назначения. Так как транспортеры, на которых лодки были доставлены в Ревель, находились на Дальнем Востоке, отправка лодок задержалась. Лодки были отправлены только в апреле, и поскольку к этому времени обстановка на фронте уже сильно изменилась, их направили в Ригу, с расчетом иметь весной, когда Финский залив еще скован льдом, возможность использовать лодки в Рижском заливе. В дальнейшем и это решение было изменено, и лодки были доставлены в Пернов.

15 марта русские войска начали наступление с целью оттеснить немцев в пределы Восточной Пруссии. Потерпев чувствительный удар, германские войска отошли к границе и перешли к обороне на всем восточном фронте.

8. ИТОГИ КАМПАНИИ 1914 ГОДА.

Русское верховное командование, признавая значительное превосходство на море сил противника, возложило на Балтийский флот только обеспечение безопасности с моря столицы и тыла армии.

В соответствии с этим, флоту была поставлена задача недопустить высадки противником десанта на побережье Финского залива.

План войны предусматривал решение этой задачи путем боя на минной позиции, которая должна была быть заранее подготовлена на линии Нарген—Поркалаудд. Создание для русского флота более благоприятных условий боя должно было уровнять до некоторой степени силы противников. Отсюда для русского командования проистекала необходимость сохранить в целости основное ядро флота до попытки немцев прорваться в Финский залив.

Поскольку немцы не решались предпринимать серьезных операций в Финском заливе до уничтожения в открытом море русского флота, для последнего решение поставленной ему задачи свелось к сохранению своих сил в целости и готовности принять бой в случае попытки немцев прорваться в залив. Русский флот избежал попадания в организованные немцами ловушки и таким образом обеспечил выполнение поставленной перед ним задачи.

Русское морское командование, убедившись, что немцы не намерены предпринимать серьезные действия в направлении Финского залива, пока существуют в целости линейные силы русского флота, решило использовать свои легкие силы для защиты Моонзунда и Або-Оландского района.

Владение противником Моонзундом с прилегающими островами давало бы ему базу для легких сил у самого устья Финского залива, обеспечивало господство в Рижском заливе и создавало постоянную угрозу для тыла русской приморской армии.

Владение Аландскими островами также позволило бы противнику использовать их в качестве базы для легких сил и ставило под угрозу сообщения России со Швецией в Ботническом заливе.

Русское командование, владея этими районами, лишало немцев указанных выше преимуществ и получало выгодные фланговые позиции в случае операций немцев в устьи Финского залива.

Таким образом, поставленная перед собой русским командованием задача защиты Моонзунда и Або-Оландского района имела большое стратегическое значение.

Для решения этой задачи в кампанию 1914 года были выделены русские подводные лодки и миноносцы.

Без особых помех со стороны противника русским удалось выполнить и эту задачу. Несмотря на крайнюю слабость русского флота в кампанию 1914 года немцы не предприняли даже попытки захватить Моонзунд и прилегающие к нему острова. Такая операция немцами могла быть с успехом проведена без риска больших потерь теми силами, которые привлекались ими для авантюрных демонстраций в северной части Балтийского моря и сулила бы больше шансов на встречу в открытом море с русским флотом.

В направлении Ботнического залива немцы ограничились лишь разведочными походами отдельных кораблей и одной заградительной операцией.

В этом направлении, как и в Моонзундском, немцы проявили несомненную нерешительность.

Таким образом, хотя подводные лодки входили в состав сил, назначенных для действия в указанных районах, им не представилось возможности проявить себя в силу пассивности в этих направлениях противника, и боевая их деятельность в этих районах ограничилась лишь несколькими встречами с отдельными кораблями противника.

Безболезненно разрешив и вторую задачу, командование русским флотом, в связи с усилившимся использованием немцами морских путей для питания страны и своей восточной армии, наметило новую задачу — затруднить противнику морские перевозки.

Рядом прекрасно проведенных крейсерами и миноносцами заградительных операций и действиями подводных лодок в средней и южной части Балтийского моря русскому командованию удалось значительно затруднить немцам использование морских путей; одновременно немцам был нанесен большой ущерб вследствие гибели и подрыва на минах ряда кораблей. В результате немцам приходилось торговое сообщение со Швецией на некоторое время прекращать и прокладывать новые фарватеры для движения по ним пароходов. Фрахты значительно возросли. Внутри Германии возникло недовольство деятельностью флота.

Под влиянием потерь на минах и угрозы подводных лодок германский главнокомандующий был вынужден прекратить до весны операции флота, в то время как русские еще продолжали плавать и выполнять заградительные операции.

Таким образом, надо считать, что поставленную себе задачу борьбы на коммуникациях русское командование тоже выполнило.

Роль лодок в решении этой задачи была весьма значительна; крейсерские заградительные операции обеспечивались развертыванием в море подводных лодок. Деятельность и обнаружение их в южной части Балтийского моря повела к тому, что все подрывы кораблей на русских минах относились за счет подводных лодок. Отсутствие в то время действительных средств борьбы с лодками и доказанная возможность появления их в любом месте моря и явилась причинами того успеха, который был достигнут русскими в конце кампании.

Германское командование, стремясь сохранить флот для борьбы против Англии на Северном море, не ставило себе задачей, опасаясь больших потерь, прорваться в Финский залив или высадить десант в тылу русской армии. Задача, поставленная германскому флоту в Балтийском море, сводилась в конечном итоге к тому, чтобы, принудив русский флот к бездействию, обеспечить Германии полное господство на Балтийском море.

Германский флот не смог решить этой задачи и, наоборот, под конец кампании сам оказался в том положении, какое стремился создать для русского флота, т. е. был вынужден к бездействию.

В начале войны немцы, не придавая вообще большого значения лодкам и к тому же зная, что русские имеют лишь устаревшие малобоеспособные лодки, совершенно игнорировали подводную угрозу. Они беспечно проводили свои демонстративные походы к устью Финского залива. Русское командование, тоже мало веруя в боеспособность своих лодок, не пыталось в этот период активизировать их деятельность. Первая встреча германских кораблей с русской подводной лодкой произошла 8 сентября к северу от Готска-Сандэ. К этому времени немцы, под влиянием успехов своих лодок в Северном море, значительно изменили взгляды. В операциях немцев начинает проглядывать все большая нервозность в отношении подводной угрозы. Еще задолго до фактического прорыва в Балтику английских лодок немцам уже мерещилось их появление в районе Кильской бухты. Когда же 17 октября стало окончательно известно, что лодки прорвались, германское командование задержало III, IV

эскадры и «Дерфлингера» в гавани, не разрешив выхода даже в Кильскую бухту. Дальнейшие активные действия подводных лодок заставили немцев целеустремить деятельность флота на борьбу с ними.

Организуются операции против Либавы, оба раза так трагически окончившиеся для немцев, операции против Утэ, также безуспешные для них. Каждый подрыв на мине корабля относится за счет атаки подводной лодки. Из опасения подводных лодок ценные корабли Флота Открытого Моря ограничивают свои выходы параллелью Готланда.

Базирование крейсеров из Нейфарвассера переносится в Свинемюнде. Так и не разобравшись, благодаря обнаружению у своих берегов неприятельских подводных лодок, в действительных причинах подрывов своих кораблей, немцы отказались от каких бы то ни было действий на Балтике до весны 1915 года.

Таким образом, русский флот в кампанию 1914 года выполнил как основную, так и дополнительные поставленные ему командованием задачи, — нанес противнику существенный ущерб и парализовал деятельность надводного флота Германии.

В итоге кампании немцы на Балтийском море потеряли погибшими: один броненосный крейсер, два крейсера (из них один подорван и исключен из списков флота), два миноносца, один тральщик и девять пароходов; кроме того один крейсер подорвался на мине и надолго вышел из строя. [1])

Русские же имели следующие потери: потоплен один крейсер, погибли два миноносца, три тральщика и два парохода. [1])

В основном причиной проигрыша немцами кампании явилась мина, широко использованная русскими надводными кораблями при поддержке линейных сил флота. Значительно способствовала успеху русских боязнь немцев подводных лодок. В течение кампании 1914 года задачей подводных лодок являлось уничтожение боевых кораблей противника. Фактически подводные лодки за этот период из восьми атак, произведенных по германским кораблям с выпуском торпед, ни одного попадания не достигли. [2]) Тем не менее действия лодок оказали громадное влияние на операции германского флота.

Причины неудачных атак заключались в следующем:

1) отсутствие разработанных методов маневрирования при торпедных атаках;

2) неудачный метод стрельбы торпедами — веером с растворением в 5°—10°. Вследствие столь большого растворения крайние в залпе торпеды выпускались бесцельно;

3) недостатки материальной части; торпеды не испытывались наружным давлением на возможную глубину погружения лодок, вследствие чего вода часто попадала в кормовое отделение торпед и последние либо тонули после выстрела, либо неправильно шли; стрельба из наружных решетчатых аппаратов давала очень большое рассеивание торпед;

---

[1]) См. Приложение 5.
[2]) См. Приложение 6.

4) неумение выполнять ночные атаки; вследствие этого при встречах с противником ночью — лодки или вовсе не стреляли, или стреляли на-глаз.

Поход «Акулы», затем гибель «Паллады» убедили русское командование в возможности и необходимости активно использовать подводные лодки. Начинаются походы к немецким берегам более мореходных лодок — «Акулы», «Крокодила». Получив в свое распоряжение две вполне современные английские лодки, командующий использует их и «Акулу» в тех пределах, в которых допускала их материальная часть, в дальних походах, частично для обеспечения заградительных операций крейсеров. Одновременно остальные русские лодки используются для обеспечения тех же операций на ближних позициях и для нападения на противника при появлении его вблизи русских берегов.

Приемы использования лодок в 1914 году можно разделить на следующие этапы:

1. **Пассивное использование лодок на позициях впереди центрального минного заграждения.** Лодкам ставилась задача — атаковать прорывающегося через заграждение противника, между тем ближайшие позиции были удалены от заграждения на 16 миль. Таким образом, лодки должны были атаковать противника, свободно идущего в море, а не задержанного заграждением. Лодкам запрещалось следовать за противником, прошедшим линию их развертывания, что окончательно исключало участие лодок в непосредственной обороне позиции. Интервал между линиями лодок в 4 мили был выбран неудачно, так как уклонение противника от атак лодок первой линии одновременно срывало бы атаку лодок второй линии.

2. **Перенесение позиций лодок вперед за линию дозорных крейсеров на обычные пути движения кораблей противника.** Лодкам назначались позиции вблизи маяков, имеющих телефонную связь с командованием. Таким образом, если на первом этапе применялась простейшая форма наведения лодок корабельными силами (дозорные миноносцы должны были сообщать лодкам данные о противнике), то позднее делается попытка наведения их с берега.

3. **Поиск противника в море,** что было фактически выполнено «Акулой» по собственной инициативе командира лодки. Лодка отыскала противника и, хотя безуспешно, атаковала его.

4. **Использование лодок в крейсерско-набеговых операциях в составе сил поддержки.** Согласно плану этих операций, часть лодок должна была быть выдвинута на линию Ирбена, остальные — поставлены у входа в Финский залив с задачей задержать преследующего противника; неисправность материальной части лодок помешали фактическому выполнению этой задачи.

5. **Выход лодок на позиции к базам противника,** например «Крокодила» к Мемелю и его же совместно с английскими лодками к Данцигу.

6. **Использование лодок для прикрытия заградительных операций крейсеров.** Во всех заградительных операциях английские лодки и «Акула» высылались к выходам из узкости Гиедзер-Дарсерорт и из Данцигской бухты. Лодкам ставилась задача не только атако-

вать выходящие неприятельские корабли, но в дни операций демаскировать свое присутствие, чтобы тем удержать противника от выхода. Одновременно другая часть лодок использовалась в составе сил поддержки.

7. Активное маневренное использование лодок в самостоятельных действиях против боевых кораблей противника. Английские лодки высылались в южную часть Балтийского моря.

Таким образом, в кампанию 1914 года применялись в начальной фазе все методы боевого использования лодок, практиковавшиеся в дальнейшем на Балтике, кроме непосредственных действий против торговых судов и заградительных операций.

Командующий флотом в своем донесении в конце кампании писал: «На театрах узких и относительно мелких мина заграждения и подводная лодка заняли одно из первых мест среди прочих средств борьбы». Одновременно командующий просил об увеличении количества подводных лодок. По настоянию командования флотом кораблестроительная программа была пересмотрена. Постройка линейных крейсеров была приостановлена, было решено приступить к скорейшей достройке и постройке новых 23 лодок типа «Барс» [1]) и приобрести в Америке 5 лодок Голланда (впоследствии лодки «А. Г.»).

Первые же боевые походы лодок выявили целый ряд недочетов в их материальной части. То, что возможно было переделать и исправить, приводилось в порядок в течение зимнего ремонта. Все же опыт кампании был учтен недостаточно, недочеты в торпедном вооружении выправлены не были. Это и отразилось на успешности атак в кампанию 1915 года.

Неудачи первых торпедных атак заставили командиров лодок заняться теорией атак. В результате этого в кампанию 1915 года некоторые командиры начинают применять для сближения с противником курс, перпендикулярный пеленгу.

На основании опыта боевых действий подводных лодок как на Балтийском, так и на других театрах стала очевидной необходимость вооружения лодок пушками.

Пушка позволяла лодкам обороняться в случае неожиданной встречи в надводном положении с мелкими кораблями противника и нападать на торговые корабли и береговые объекты.

В течение зимы почти все лодки были снабжены 37-миллиметровыми пушками.

---

[1]) Данные об этих лодках—см. стр. 121.

ЧАСТЬ II.—КАМПАНИЯ 1915 ГОДА.

1. НОВАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ПОДВОДНЫХ СИЛ И ПЛАНЫ ОПЕРАЦИЙ НА БАЛТИЙСКОМ МОРЕ НА 1915 ГОД.

(Схема 5.)

В связи с ожидавшимся вступлением в строй в 1915 году новых подводных лодок (типа «Барс») и необходимостью развертывания дивизионов лодок в отдельные группы с оперативными районами, далеко отстоящими друг от друга, бригада подводных лодок была переименована в дивизию.

По новой организации сосредоточенные в каждом районе дивизионы должны были образовать как бы бригаду с начальником — старшим из командиров дивизионов. Объединение действий этих отдельных групп, руководство их обучением, ремонтом и снабжением оставалось в руках начальника дивизии подводных лодок.

С образованием должности начальника минной обороны начальник дивизии подводных лодок перешел в его подчинение. Рассчитывая широко использовать в предстоящей кампании подводные лодки, командующий флотом просил о назначении начальником дивизии вместо контр-адмирала Левицкого более молодого и энергичного человека.

По просьбе командующего начальником дивизии был назначен капитан 1-го ранга Подгурский.

В состав дивизии входили:

1-й дивизион — подводные лодки «Барс», «Вепрь» и «Гепард».
2-й » » » «Тигр», «Львица» и «Пантера». [1])
3-й » » » «Акула», «Кайман» и «Крокодил». «Аллигатор» и «Дракон».
4-й » » » «Макрель», «Окунь» и «Минога».
5-й » » » «Белуга», «Пескарь» и «Стерлядь».

Дивизион особого назначения — три малые лодки № 1, № 2 и № 3 (построенные для инженерного ведомства).

Транспорты базы: «Европа», «Хабаровск», «№ 1», «№ 2» и «Оланд».

Спасательное судно «Волхов». [2])

Миноносец «Прыткий» и четыре катера.

---

[1]) Все лодки 1-го и 2-го дивизионов — строящиеся лодки типа „Барс".
[2]) Ныне „Коммуна".

Вступление в строй лодок 1-го и 2-го дивизионов предполагалось в период май — сентябрь. [1]

Находившиеся в Балтике английские лодки в состав дивизии не входили и состояли в непосредственном распоряжении командующего флотом.

Состав флота за зиму 1914/15 года пополнился, кроме вступивших в строй четырех линейных кораблей типа «Петропавловск», [2] несколькими миноносцами типа «Новик».

Общее положение к началу кампании на театрах войны складывалось в следующем виде.

Германское командование решило на ближайшее время ограничиться на западном фронте обороной и направить главный удар на Россию. Решено было прорвать русский фронт между верхней Вислой и Бескидским хребтом.

Русское командование, увлеченное своими успехами в Галиции, продолжало натиск в Карпатах в надежде проникнуть в Венгрию.

Англо-французы, пользуясь наступившей на их фронте передышкой, были заняты развитием своей материальной мощи.

4 февраля германское морское командование объявило водное пространство вокруг Англии военной зоной, назначив днем начала подводной войны 18 февраля. Англия ответила на это объявлением полного запрета какого бы то ни было подвоза в Германию и организацией плавания своих судов под нейтральным флагом.

Задача, поставленная русским верховным командованием флоту к началу кампании, оставалась в прежнем виде: недопустить проникновения неприятельских морских сил в восточную часть Финского залива, т. е. обеспечить безопасность столицы. Попутно флоту вменялось: удерживая в своих руках Моонзунд, не допускать операций неприятельских сил в Рижском заливе и по укреплении Або-Оландской позиции, мешать действиям противника в Ботническом заливе и высадке десанта в юго-западной части побережья Финляндии.

В соответствии с основной задачей, на случай попытки противника прорваться в восточную часть Финского залива, командование флота усилило минами и противолодочными сетями центральную позицию и разработало новый план боя на последней.

Согласно этому плану, главные силы во время боя находились к востоку от минного заграждения (схема 5) в шести маневренных группах. Миноносцы сосредоточивались сообразно обстановке частично при главных силах, частично во флангово-шхерной позиции.

Подводные лодки 1-го и 3-го дивизионов, «Е-1» и «Е-9» развертывались на линии Оденсхольм—б. Аякс, базируясь на Лапвик.

4-й и 5-й дивизионы подводных лодок — на линии Пакерорт-Хегбогашер, базируясь на Векшер.

Особый дивизион подводных лодок развертывался в Суропском проходе за сетевой преградой.

---

[1] Фактически лодки вступали в строй с опозданием на 2—3 месяца.

[2] Ныне „Марат“.

Лодкам ставилась задача атаковать корабли противника при проходе ими линий развертывания лодок, после чего энергично продолжать атаки с тыла.

Таким образом, по сравнению с планом четырнадцатого года в использовании лодок в бою на центральной позиции проведены следующие изменения: западная линия лодок отнесена в среднем на 10 миль на запад, восточная — на 5 миль на восток. Таким образом, интервал между линиями лодок доведен до 20—25 миль. В западной линии сосредоточены большие лодки, в восточной — малые. В противовес четырнадцатому году лодкам вменяется в обязаность следовать за противником и атаковать его с тыла.

Этим были исправлены ошибки, имевшиеся в плане использования подводных лодок в бою на центральной позиции 1914 года.

В развитие дополнительных задач, поставленных флоту верховным командованием, план операций предусматривал:

1. Заградительные операции в районе Данциг — Мемель.
2. Крейсерство в южной части Балтийского моря английских и русских больших лодок.
3. Дежурство на позициях русских старых лодок.
4. Создание и оборона позиций в Рижском заливе и в Або-Оландском районе.
5. Содействие флангу русской армии.

На дивизии подводных лодок был разработан план, согласно которому английские лодки, базируясь на Лапвик, и «Акула», базируясь со своим дивизионом[1]) на Кертель, должны были нести непрерывную блокадную службу к весту от Борнгольма. Ввиду небольшой дальности плавания «Акулы», предполагалось обеспечить ей пополнение топлива в бухте Кильконда и в Либаве. Лодки типа «Кайман» с транспортом «Европа» предполагалось базировать на Утэ. Одна или две из этих лодок имели базой Либаву и должны были нести блокаду Данцигской бухты. По готовности новых лодок эта задача переходила к ним, а «Кайманам» ставилась задача непрерывно обслуживать одной лодкой позицию в районе Готланд — Готска-Сандэ. В случае попытки неприятеля проникнуть в Финский залив все лодки развертывались на своих линиях по плану боя на центральной позиции. Лодки учебного отряда (по новой организации 5-й дивизион) должны были базироваться на Мариэхамн, входя в состав сил Або-Оландской шхерной позиции.

Этот план в штабе командующего претерпел некоторые изменения, согласно которым 11 мая начальник минной обороны получил предписание — держать одну из двух лодок («Акула» и «Минога»), базирующихся на Моонзунд, в готовности к выходу в море для действий в районе к югу от параллели маяка Люзерорт, а одну из четырех лодок типа «Кайман», базирующихся на Люм-Утэ, высылать в крейсерство в район между маяками Богшер и Готска-Сандэ. Остальные лодки этого дивизиона, кроме находящихся в ремонте,

---

[1]) План составлялся еще до формирования нового дивизиона.

должны были быть готовы занять позицию у входа в Финский или Ботнический залив.

Две лодки («Стерлядь» и «Пескарь»), базируясь на Дегербю, должны были иметь наблюдение при помощи постов службы связи за Оландсгафом.

Подводные лодки «Белуга», «Окунь» и «Макрель», базируясь на Моонзунд, должны были быть в готовности занять позицию в Ирбенском проходе.

Подводные же лодки № 1, № 2 и № 3, базируясь на Моонзунд, должны иметь наблюдение через Соэлозунд за близлежащими бухтами внешней стороны островов Даго и Эзель.

Английские лодки предназначались для несения блокадной службы к весту от Борнгольма.

Таким образом, развертывание лодок, согласно этому плану, совершенно не было согласовано с планом боя на центральной позиции. Только две английские лодки, базируясь на Лапвик, могли быстро занять свои позиции на первой линии. Остальным лодкам для занятия их позиций потребовалось бы столь значительное время, что противник успел бы раньше пройти линии их развертывания. Это свидетельствует о том, что морское командование в это время считало мало вероятной попытку немцев прорваться в восточную часть Финского залива и план боя на центральной позиции был разработан на всякий случай и главным образом для успокоения верховного сухопутного командования. Вместе с тем, именно этот план, после смерти адмирала Эссена, и сковывал действия русского надводного флота.

Произведенные немцами в течение зимнего периода тральные работы позволили им выявить большую часть русских заграждений в южной Балтике, и германскому командованию стало ясно, что основной причиной гибели и подрывов кораблей в 1914 году являлись мины, а не подводные лодки. В силу этого германское командование считало возможным сохранить на Балтике в основном прежний план войны.

Германский главнокомандующий морскими силами в Балтийском море задачи флота формулировал в следующем виде.

> «Оперативный приказ от 1 августа 1914 года остается без изменений: это означает, что нужно стараться малыми силами, при помощи решения малых задач активного характера, препятствовать намерениям русских вести наступательные действия. Русские должны будут ускорить всестороннее обучение своих новых линейных кораблей, чему будут благоприятствовать условия хорошо оборудованного средствами связи района между Ревелем, Гельсингфорсом и Кронштадтом. Этот учебный плацдарм будет защищен минными полями, подводными лодками и выдвинутыми вперед легкими силами, опирающимися на передовые базы в Лапвике, Гангэ, на Аландских островах и в Моонзунде. Против этих легких сил противника могут иметь превосходство в случае столкновения наши крейсеры и миноносцы. На наши подводные лодки будут ложиться

задачи поисков в районах учебно-боевой подготовки, расположенных далее вглубь Финского залива. Таким образом, задачей для крейсеров, миноносцев и подводных лодок является наблюдение за русскими водами и терпеливое ожидание благоприятных условий для нападения на неприятельские силы.

Хотя нам все-таки не удастся помешать выходам неприятельских подводных лодок и минных заградителей из Финского залива для активных операций, так же как и у Либавы, но в то же время мы обязаны в наибольшей степени затруднить им означенные операции. Вследствие этого крайне желательно иметь в течение наиболее продолжительного времени дозор также еще восточнее Борнгольма.

Отсюда явствует основная идея нашей задачи: стремиться выдвинуть крейсеры и миноносцы возможно дальше к противнику, вплоть до Финского залива, чтобы иметь своевременные донесения об угрожающих нам передвижениях неприятельских главных сил. Необходимость в дальней разведке будет особенно настоятельна потому, что опорный пункт в Данциге для крупных кораблей будет оборудован лишь к середине лета и для линейных кораблей только типа «Дейчлянд». Из этих же соображений наблюдение за Финским заливом должно быть сколько возможно постояннее.

Кроме того, встает в качестве целей ряд минных постановок (активных и оборонительных) и ряд мероприятий по обеспечению собственного растянутого побережья (Свинемюнде — Мемель, 320 миль). К последним относятся обнаружение заграждений разведывательным тралением и их уничтожение, а также мероприятия по затруднению операций неприятельских заградителей и подводных лодок». [1])

План главнокомандующего был одобрен кайзером, за исключением операции против Либавы. Адмирал-штаб считал невозможным привести оборудования порта в такое состояние, чтобы лодки не могли базироваться на него, и потому операцию заблокирования Либавы, связанную с риском больших потерь, признавал нежелательной. Одновременно морское командование было предупреждено, что флот должен быть постоянно готов для обеспечения перевозки войск морем.

Постоянный состав германских сил в Балтике был усилен двумя броненосными крейсерами, четырьмя миноносцами, рядом мелких сторожевых судов и одной авиаматкой. [2])

Таким образом, план германского командования совершенно не предусматривал прорыв в Финский залив, чем обрекал на бездействие русские главные силы, прикованные верховным командованием к центральной позиции. Наоборот, активные операции немцев и постоянное наблюдение крейсерами за устьем Финского залива должны были дать широкое поле деятельности для подводных лодок при выполнении русскими плана их активного использования.

---

[1]) Ролльман, Война на Балтийском море, изд. 1935 г., стр. 25.
[2]) Состав германских сил в Балтике—см. Приложение 2.

2. ПЕРИОД РАЗВЕРТЫВАНИЯ РУССКОГО ФЛОТА И ОПЕРАЦИЙ У ЛИБАВЫ.

(Схема 6.)

Начатое в марте русскими сухопутными войсками наступление в прибрежном районе, хотя и ознаменовалось занятием 18 марта Мемеля, но вследствие слабости выделенных для этого сил, было быстро остановлено. С целью оказания армии помощи в борьбе с наступающими русскими войсками германское командование усилило морские силы Балтики II эскадрой, несколькими крейсерами и флотилией миноносцев из состава Флота Открытого Моря. В то же время германские войска, остановив наступление русских, сами перешли в контрнаступление. 21 марта русские войска, отступая под давлением германских, очистили Мемель. 23-го отряд германских кораблей обстрелял русские отступающие войска у Полангена. В качестве ответа на захват Мемеля немцами намечалась также операция против русских торговых коммуникаций в Ботническом заливе.

О готовящихся операциях германских морских сил русскому командующему стало известно из расшифрованных радиограмм и агентурных донесений. Крепкий лед в заливе не позволял выслать в море подводные лодки и миноносцы с целью помешать действиям немцев у Курляндского побережья.

Агентурные сведения указывали также на намерения немцев занять Оланд и оборудовать на нем базу для подводных лодок и миноносцев. Сознавая исключительную важность сохранения в своих руках Оланда, русское командование в первой половине апреля перевело еще во льдах из Гельсингфорса в Або-Оландский район линейные корабли «Слава» и «Цесаревич». При первой возможности туда же должна была перейти часть крейсеров, подводных лодок и миноносцев.

В действительности намерения германского командования в это время сводились к выполнению ряда операций с целью помехи русской торговле в Балтике, а также к постановке мин в Або-Оландском районе и на выходах из Финского залива.

22 марта к Аландским островам вышел крейсер «Страсбург» с миноносцами. Встретить русские торговые суда отряду не удалось. Считая, что русским известно от шведов о появлении крейсера и опасаясь атак подводных лодок, отряд поспешил вернуться в свои базы.

13 апреля отряд германских крейсеров с заградителем «Дейчлянд» и в сопровождении миноносцев вышел к устью Финского залива с целью постановки мин в его выходах. 15 апреля «Дейчлянд» поставил заграждение к северу от Дагерорта (схема 6, загр. С). В то же время крейсер «Любек» с миноносцами направился к Аландским островам для действий против торговли. Не встретив никаких судов, «Любек» в ночь на 16 апреля соединился с остальными кораблями, и весь отряд вернулся в свои базы.

Одновременно с выходом в море отряда крейсеров вышла для действий против русской торговли в районе Аландских островов и германская подводная лодка «U-26». Лодка имела задание обнаружить свое присутствие в этом районе, дабы создать впечатление, что объявленная немцами подводная война распространяется и на Балтийское море. 18 апреля русские посты в Оландсгафе донесли о появлении в разных местах этого района трех германских лодок. 23 апреля «U-26» утопила в Оландсгафе финский пароход «Фрок», шедший из Стокгольма в Мариэхамн. Вышедшие на помощь пароходу русские тральщики обнаружили лодку и обстреляли ее. «U-26» пробыла в районе Аландских островов до 25 апреля, после чего вернулась в свою базу.

Все еще не имея возможности вывести из главных баз подводные лодки и миноносцы, командующий вынужден был ограничиться постановкой мин вдоль берега Оланда.

В связи с готовящимся ударом германо-австрийских войск в западной Галиции, германское сухопутное командование решило предварительно предпринять наступление на своем левом фланге, в том числе и вдоль побережья Балтийского моря, чтобы отвлечь возможно большее количество сил из района, в котором намечался ими главный удар. Германское армейское командование просило флот оказать содействие сухопутным войскам путем обстрела русского побережья в районе Либавы. С этой целью 27 и 28 апреля германским морским командованием были предприняты операции по обстрелу указанного побережья, а также и демонстрации высадки десанта.

27 апреля русскому командованию, наконец, удалось вывести в море на буксире ледокола английскую лодку «Е-1». Лодка вышла еще до получения командованием сведений о появлении германских кораблей у Либавы и имела приказание итти в район к западу от Борнгольма. Следуя западной частью Балтийского моря, она разошлась с германскими кораблями, оперировавшими у Курляндского побережья.

Вторая английская лодка «Е-9» 28 апреля была выслана к Дагерорту. Находясь в телефонной связи с маяком, она должна была при появлении противника действовать в северной части Балтийского моря.

Получив сведения об операциях германских кораблей у Курляндского побережья и ожидая их появления и в северной части Балтийского моря, русское командование направило «Е-9» к восточному побережью Готланда. С 30 апреля по 3 мая лодка крейсеровала в указанном районе (схема 6, п. 1), но германские корабли ограничились действиями у Курляндского побережья.

Ночью 30 апреля из расшифрованной германской радиограммы стало известно о готовящемся на 1 мая набеге на Рижский залив легких крейсеров и миноносцев. Под влиянием этих сведений русское командование в тот же день выслало из Ревеля в Рижский залив подводную лодку «Акула» и четыре миноносца. По выходе из Суропского пролива они встретили тяжелый лед и были вынуждены вечером войти в Балтийский порт.

В ночь на 1 мая два германских миноносца вошли в Рижский залив, сняли пост и разрушили вышку маяка на острове Руно и обстреляли маяк Домеснес. Операция эта имела целью обеспокоить тыл русских войск, сражавшихся с наступавшими вдоль побережья германскими войсками.

Получив сведения о развитии сухопутных операций в Курляндии и ожидая появления больших неприятельских сил в Рижском заливе, командующий флотом в ночь на 2 мая в дополнение к направленным уже туда силам выслал подводную лодку «Минога» и перебазировал на Моонзунд минную дивизию. В ту же ночь при входе в Ирбенский пролив миноносцами было поставлено минное заграждение.

«Е-1» днем 29 апреля подошла к Борнгольму и до 5 мая оставалась на позиции между островом и шведским берегом, находясь все светлое время суток под водой (схема 6, п. 2). Не обнаружив противника, лодка в ночь на 6 мая направилась к устью Зунда.

«Е-9», пробыв в крейсерстве восточнее Готланда до 3 мая и также не обнаружив неприятеля, вернулась к Дагерорту.

В то же время наступление германских войск вдоль побережья успешно развивалось, не встречая серьезного сопротивления со стороны русских войск. В силу этого у германского командования встал на очередь вопрос о захвате Либавы. Для оказания содействия в этой операции армии германское морское командование направило 4 мая из Киля IV разведывательную группу Флота Открытого Моря в составе четырех крейсеров и двух флотилий миноносцев.

Из опасения встречи с минами отряд шел вдоль южного побережья, почему он и не был обнаружен находившейся у Борнгольма «Е-1». Об этом выходе германских кораблей русскому командованию стало известно из агентурных донесений. Догадываясь, что немцы готовят операцию против Либавы, вечером 5 мая оно послало к ней «Е-9».

6 мая из Мемеля вышли к Либаве три крейсера, один броненосец береговой обороны, флотилия миноносцев и несколько транспортов. Одновременно из Нейфарвассера вышел отряд броненосных крейсеров с миноносцами.

В ночь на 7 мая русские миноносцы поставили мины на подходах к Либаве (схема 6). К рассвету для поддержки миноносцев была выслана 1-я бригада крейсеров. Утром русские крейсеры встретились с германским крейсером, шедшим с пятью миноносцами. После перестрелки на большой дистанции германские корабли отошли на юг, что дало возможность русским миноносцам благополучно вернуться в Моонзунд.

Отряд германских броненосных крейсеров, пройдя вдоль побережья, утром подошел к Либаве и в течение дня производил ее обстрел. На ночь легкие крейсеры стали на якорь у Бернатена, а броненосные крейсеры — у Паппензе.

«Е-9» 7 мая крейсеровала на широте Либавы (схема 6, п. 3), но случай атаковать противника не представился.

«Е-1», придя 6 мая к устью Зунда (схема 6, п. 4), в течение 6 и 7 мая наблюдала оживленное движение дозорных кораблей. Хотя лодке и не удалось в эти дни сблизиться с ними для атаки, тем не

Рис. 10. Линейный корабль типа „Веттин". (Водоизмещение 11800 т, постройки 1901 г.)

менее, благодаря зеркальной поверхности моря, она была дважды ими обнаружена.

Под влиянием сведений о появлении германских кораблей в средней части Балтийского моря русское командование выслало из Мариэхамна в Оландсгаф подводную лодку «Белуга», которая, как только позволил лед, перешла из Ревеля в Мариэхамн и находилась в составе отряда судов Або-Оландской шхерной позиции. Выйдя вечером 7 мая, лодка обследовала район Оландсгафа

Рис. 11. Линейный корабль типа „Брауншвейг". (Водоизмещение 13200 т, постройки 1902 г.)

(схема 6, п. 5) и, никого не обнаружив, вернулась в полдень 8 мая в свою базу.

Германский командующий, получив донесение о встрече германского отряда с русскими крейсерами, выходившими для прикрытия миноносцев, выслал из Киля 7-ю дивизию линейных кораблей (четыре линкора типа «Веттин»— рис. 10) с приказанием итти в район

Готланд-Эланд. Дивизия вышла в полдень 7 мая. Получив сведения об обнаружении в районе Мэн двух подводных лодок, командующий дивизией приказал итти вплотную к побережью. Таким образом, выход и этого отряда не был замечен «Е-1».

8 мая 7-я дивизия продолжала движение на север, причем на кораблях были поставлены третьи трубы с целью походить на корабли типа «Брауншвейг» (рис. 11), дабы замаскировать перевод в Балтику кораблей 7-й дивизии Флота Открытого Моря.

8 мая «Е-9» спустилась к Брюстерорту (схема 6, п. 6), где обнаружила возвращавшиеся в Нейфарвассер из дозора для приемки угля миноносцы «S-20» и «S-23». Лодка атаковала «S-20», выпустив две торпеды из носовых аппаратов. Торпеды прошли мимо. Миноносец видел следы торпед и даже рубку лодки, но вследствие густого тумана потерял ее из вида раньше, чем успел открыть огонь. После атаки лодка направилась к Дагерорту. Район Либавы она прошла ночью, почему и не обнаружила сосредоточенных здесь германских сил, уйдя из района, где в этот день оперировало большое количество германских кораблей. Это следует отнести за счет недостаточной осведомленности командира об обстановке. Повидимому, он даже не знал о развертывающейся операции немцев против Либавы, хотя русское командование, посылая лодку, уже имело о ней сведения. Информация же командира, находившегося на позиции у Дагерорта, затруднялась сложностью связи через маяк.

В этот же день Либава была занята германскими сухопутными войсками.

«Е-1», продолжая находиться на прежней позиции, в 18 ч. 30 м. обнаружила идущий от Треллеборга крейсер «Амазоне» и с 6-7 каб. безрезультатно выпустила в него торпеду (схема 6, п. 7). Вечером лодка направилась в обратный путь.

9 мая 7-я дивизия германских линейных кораблей находилась к западу от Готска-Сандэ. Дозорная цепь крейсеров была выслана до параллели 58°. Поднявшись на север и находясь в 25 милях от Утэ, дивизия повернула к Норчепингской бухте. Во избежание атак подводных лодок отряд шел зигзагом. Ночью линейные корабли держались западнее Готска-Сандэ, а дозорная цепь крейсеров отошла к зюйду.

Отряд крейсеров, действовавший против Либавы, 8 мая, прикрываясь туманом, простоял на внешнем рейде, так как вход в гавань был русскими загражден. На ночь корабли отошли на мелкое место.

Атака «Е-9» миноносцев имела следствием отказ германского морского командования в настоятельной просьбе армии о перевозке морем в Либаву орудий и войск, которые, из-за весьма плохого состояния дорог, перебросить сухим путем не представлялось возможным.

Возвращаясь к Дагерорту, «Е-9» шла, видимо, вслед за отрядом германских линейных кораблей. Цепь немецких дозорных крейсеров лодка прошла ночью. Таким образом, она на рассвете оказалась между отрядом линейных кораблей и дозорными крейсерами.

С рассветом 10 мая 7-я дивизия линейных кораблей, обогнув с севера Готска-Сандэ и не обнаружив русских кораблей, в 9 часов повернула на зюйд (схема 6). В это время «Е-1», возвращаясь с похода, находилась восточнее Готска-Сандэ (схема 6, п. 8). Лодка обнаружила справа по носу дымы и легла на курс для сближения с противником. Хотя ей удалось сблизиться с ним лишь на 7-8 миль, она, несмотря на примененную немцами маскировку, все же точно установила, что перед ней курсом зюйд идут четыре линейных корабля типа «Веттин». Застопорив машины, лодка продержалась в этом районе до темноты, рассчитывая, что на ночь отряд пойдет обратно.

При получении сведений об отходе прикрывавших операцию германских сил, «Е-9» вновь была выслана от Дагерорта с задачей действовать на путях сообщения между Мемелем и Либавой. Следуя в назначенный ей район, лодка на широте Фильзанда (схема 6, п. 9) обнаружила впереди себя идущий на зюйд отряд германских линкоров. Опознав тоже правильно класс и тип кораблей, лодка следила за ними до того момента, когда они, повернув в направлении Либавы, скрылись из вида. В действительности линейные корабли оставались в море, отойдя лишь за линию дозора. «Е-9», следуя далее к Либаве, прошла вне видимости их. Отряд броненосных крейсеров, оперировавших у Либавы, не имея возможности войти в гавань, все еще оставался на внешнем рейде, отходя на ночь к Бернатену.

11 мая утром 7-я дивизия линейных кораблей направилась в Свинемюнде. Так как «Е-9» в это время находилась уже на позиции между Либавой и Мемелем (схема 6, п. 10), то и на этот раз линейные корабли разошлись с лодкой вне ее видимости.

«Е-1», пробыв до темноты к востоку от Готска-Сандэ (схема 6, п. 8), 10 мая направилась в Утэ, куда и пришла утром 11 мая. За время пребывания у устья Зунда лодка произвела ценные наблюдения, позволившие установить существующую в этом районе систему немецкого охранения и безопасные для плавания курсы.

При 10-суточной спесификационной автономности лодка пробыла в походе 14 суток и из 338 часов похода пробыла под водой 174 часа.

С утра 11 мая линия дозора германских крейсеров была продвинута до параллели Коппарстенарнэ (т. е. как раз проходила через тот район, где накануне находилась «Е-1»).

Оперировавший у Либавы отряд броненосных крейсеров утром 11 мая под охраной миноносцев направился для приемки угля в Нейфарвассер. Вместе с ними туда же пошли и матки тральщиков «Индианола» и «Инкула». Следуя 16-узловым ходом вдоль берега, отряд должен был пройти через позицию «Е-9».

В 6 часов «Е-9», находясь вблизи Паппензе (схема 6, п. 10), увидела на норд-ост дымы, после чего погрузилась и пошла в атаку. Поднырнув под концевым миноносцем, лодка в 8 ч. 07 м. выпустила из обоих носовых аппаратов торпеды по броненосному крейсеру «Роон» (рис. 12). Крейсер, заметив выстрел, отвернул, положив руль на борт и дав самый полный ход. Обе торпеды прошли в нескольких метрах за кормой «Роона». Охранявшие крейсер от подводных ло-

док миноносцы не могли дать большей скорости, вследствие чего они были вынуждены отказаться от зигзагирования и шли прямым курсом. Это облегчило лодке прорыв охранения. Один из миноносцев, увидев след торпеды, а затем и перископ, повернул, чтобы таранить лодку, одновременно открыв огонь из носового орудия, но вскоре потерял цель. В 8 ч. 28 м., следуя контркурсом, «Е-9» выпустила торпеду из левого бортового аппарата с дистанции 200 м по головному транспорту «Индианола». Торпеда не попала, видимо, пройдя под килем. В 8 ч. 30 м. «Е-9» выпустила торпеду из кормового аппарата по второму транспорту «Инкула», командир которого, заметив след торпеды, от нее отвернул. Торпеда взорвалась о грунт, не дойдя до корабля, создав при этом впечатление попадания в корабль. Уже под выстрелом миноносцев, «Е-9», перезарядив носовой аппарат, выпустила в 8 ч. 33 м. пятую торпеду, которая прошла в 30—50 м за кормой транспорта. После атаки «Е-9» направилась в Ревель. Для преследования лодки немцами был выслан к месту атаки самолет, который обнаружить ее не смог. На обратном пути у Готланда «Е-9» встретила отозванный из дозора крейсер «Данциг». Вернувшись 12 мая в Ревель, командир «Е-9», считая, что он потопил транспорт, донес об этом командованию.

В течение всего этого времени русское командование заканчивало развертывание подводных лодок согласно плану для охраны выходов из Финского и Рижского заливов. Лодки 3-го дивизиона (кроме «Акулы») перешли в Утэ, откуда начали по очереди обслуживание позиции к югу от Богшера.

12 мая германское командование предприняло операцию, имевшую целью постановку с крейсеров заграждения к югу от банки Олег. Одновременно выход кораблей был использован для вывода в устье Финского залива подводной лодки «U-4».

Вечером 12 мая крейсер «Тетис» с указанной лодкой в сопровождении миноносцев вышли из Нейфарвассера. В полночь вслед за ними направился отряд броненосных крейсеров с двумя легкими крейсерами «Аугсбургом» и «Любеком» и миноносцами. Легкие крейсеры имели для постановки мины.

Из расшифрованной радиограммы русскому командованию стало известно о намеченной немцами операции в северной части Балтийского моря. На основании этих сведений к Богшеру был выслан «Дракон». Кроме того, к Готска-Сандэ должна была выйти «Акула».

14 мая в 11 ч. 15 м. в то время, когда германские главные силы были на широте Ирбена, крейсер «Тетис», имея на буксире «U-4» и следуя в сопровождении миноносца, был усмотрен «Драконом» при подходе к Богшеру (схема 6, п. 11). Погода была тихая и лодка стояла в балластинах. Заметив дымы, «Дракон» отдал конец, привязав его к буйку, и погрузился. В 12 ч. 30 м. лодка с дистанции 6-7 каб. произвела по крейсеру залп, выпустив одну торпеду из носового аппарата и две из аппаратов Джевецкого. Следы торпед были замечены крейсером на большом расстоянии. Крейсер застопорил машину, вследствие чего торпеды прошли перед носом.

После залпа лодка всплыла. Командир, положив руль право на борт, пытался повторить выстрел из кормовых аппаратов, но, увидя

идущий полным ходом на лодку миноносец, отказался от атаки и ушел на глубину 15 м. «U-4», отдав буксир, также погрузилась. Из опасения повредить свою лодку, миноносец вынужден был вскоре прекратить преследование. После этого «Тетис» с миноносцем направился на соединение со своими главными силами, не выполнив поставленной ему задачи: определение точного места по Богшеру для главных сил, чему германский командующий придавал перед минной постановкой особое значение. Ввиду сомнения главных сил в точности знания своего места, командовавший операцией вновь направил «Тетис» к Богшеру.

«Дракон» в 13 ч. 05 м. всплыл и, уклонившись от показавшейся ему атаки подводной лодки, пошел под бензиномоторами на норд-ост. Погода значительно ухудшилась. В 15 ч. 12 м. справа впереди траверза из-за полос дождя в расстоянии около 60 каб. был

Рис. 12. Броненосный крейсер „Роон". (Водоизмещение 9500 т, постройки 1903 г.)

усмотрен дым и силуэт «Тетиса» (схема 6, п. 12). Крейсер шел большим ходом на вест.

Решив атаковать крейсер, лодка погрузилась, причем погружение заняло 4 минуты. Через некоторое время впереди крейсера был усмотрен миноносец. Во время погружения лодка была замечена «Тетисом», который открыл по ней огонь и стал отворачивать, миноносец же пошел на лодку с целью ее таранить. Тем не менее лодке удалось произвести выстрел из кормового аппарата. Торпеда прошла в нескольких метрах за кормой крейсера. После выстрела лодка сильно зарылась, благодаря чему миноносцу не удалось нанести ей таранного удара. Попав в струю миноносца, лодка на некоторое время лишилась управления.

В 17 ч. 10 м., осмотревшись через перископ, она всплыла и донесла командованию о всех событиях дня. Проведя ночь в том же районе, в условиях штормовой погоды, лодка на следующее утро вернулась в Утэ.

«Тетис», считая, что второй раз он был атакован другой лодкой, и предполагая, что у Богшера русскими развернуто несколько под-

водных лодок, отказался от определения места и пошел в точку рандеву с главными силами. По дороге ему попался буек, брошенный «Драконом» на месте отданных балластин. Приняв этот буек за рубку погружающейся лодки, «Тетис» уклонился от него, после чего в 20 часов соединился с главными силами.

Не зная точно своего места и считая скрытность операции нарушенной, командующий отрядом решил отказаться от операции и вернуться в свои базы.

«Акула» 13 мая получила предписание, согласно которому она должна была выйти из Ревеля через Рижский залив к южной оконечности Готланда, где у Хоборга предполагалось базирование неприятельских дозорных кораблей. Затем лодка должна была итти к Полангену для действий на путях неприятеля между Либавой и Мемелем. Через 4—5 дней лодке предписывалось вернуться в Моонзунд. Выйти из Ревеля «Акула» смогла только 14 мая. Поздно вечером, выходя из Рижского залива, лодка через миноносец «Достойный» получила радио от командующего флотом с приказанием итти к Готска-Сандэ, где в эту ночь ожидалось прибытие неприятельского корабля.

Ввиду того что она уже не могла успеть к назначенному времени к Готска-Сандэ и имела повреждения в концевых систернах, лодка осталась на ночь у Михайловского маяка, сообщив об этом командующему.

Только 18 мая, исправив повреждения, «Акула» смогла выйти из Рижского залива для выполнения первоначального задания.

19 мая лодка подошла к южной оконечности Готланда и продержалась весь день в 15 милях к зюйду от Хоборга (схема 6, п. 13). За весь день она ничего не обнаружила и вечером направилась к Полангену, куда она и прибыла к 7 часам 20 мая (схема 6, п. 14).

Погода была мглистая при слабом ветре с норда. В 9 ч. 45 м., обнаружив «Аугсбург» и «Любек», лодка пошла в атаку, но сблизиться не смогла. В 11 ч. 45 м. она всплыла и пошла к Мемелю. Подойдя на 7 миль к городу и убедившись, что там никаких кораблей нет, лодка пошла обратно. В 13 ч. 45 м. она ушла на два часа под воду от моторной шлюпки. В 17 ч. 30 м., обнаружив пароход, «Акула» погрузилась и безуспешно пыталась сблизиться с ним для атаки. В 18 ч. 30 м. она увидела на норд приближающийся рангоут большого корабля и пошла, идя контркурсом, в атаку. Это был «Аугсбург», возвращавшийся с тремя миноносцами из Либавы в Мемель. В расстоянии 20 каб. лодка повернула на 90° вправо с расчетом пересечь крейсеру курс и атаковать его, стреляя из кормового аппарата по его левому борту, у которого шел лишь один миноносец охранения. Пересекая курс в расстоянии 8 каб., командир опустил перископ и, когда через 1,5—2 минуты его вновь поднял, увидел, что находится в 1,5—2 каб. от идущего прямо на лодку крейсера. Отказавшись от атаки и стремясь избежать таранного удара, лодка с дифферентом в 10° пошла на глубину. В 20 ч. 20 м., когда лодка была на глубине 12 м, все еще имея 10° диферента, крейсер, судя по очень резким ударам его винта прошел над рубкой или очень близко от нее. Когда шум винтов стих, лодка всплыла

под перископ и увидела, что находится в 6—7 каб. за кормой крейсера с правого его борта. По немецким данным, крейсер не видел лодки и потому миноносцы ее не преследовали. Видимо, крейсер шел переменными курсами, чего не учла раньше лодка, или случайно ворочал влево. Несомненно, что пересекать курс крейсеру в столь близком расстоянии было чрезвычайно рискованно. Оставаясь под водой до 21 часа, лодка видела еще пароход, но уже не пыталась его атаковать. С темнотой она всплыла в позиционное положение и начала зарядку батарей. Ночь лодка провела в море вдали от берега.

21 мая в 9 ч. 30 м. «Акула» подошла немного севернее Полангена (схема 6, п. 16) и держалась в этом районе, застопорив машины, в позиционном положении.

Погода была ясная, тихая. В море находилось много рыбачьих шлюпок, на которых появление лодки не произвело никакого впечатления.

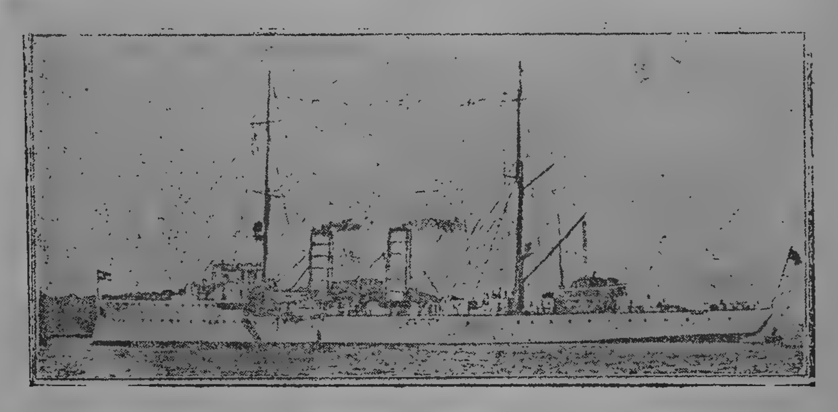


Рис. 13. Заградитель „Альбатрос". (Водоизмещение 6800 т, постройки 1907 г.).

В 10 ч. 30 м. «Акула» увидела крейсер с тремя миноносцами (вероятно возвращавшийся в Мемель «Любек»), погрузилась и пыталась атаковать крейсер, но он в 40 каб. от лодки изменил курс, вследствие чего сблизиться не удалось. В 12 ч. 35 м., будучи вне видимости с крейсера, лодка снова всплыла в позиционное положение и оставалась без хода. В 14 ч. 15 м. она погрузилась, пытаясь атаковать появившийся миноносец. Атака опять не удалась из-за поворота миноносца. Вслед за этим она увидела «Аугсбург», идущий с тремя миноносцами в Либаву. Сблизиться для атаки не удалось, и в 16 ч. 50 м. лодка всплыла, но сейчас же погрузилась, увидев в 70 каб., как считал командир, заградитель «Альбатрос» (рис. 13). В действительности это был броненосец береговой обороны «Беовульф» (рис. 14), переходивший из Мемеля в Либаву. В 17 ч. 40 м. с расстояния 5—6 каб. лодка произвела четырехторпедный залп. «Беовульф», заметив выстрел, поворотом уклонился от торпед. Лодка после залпа ушла на глубину. Миноносцы, видимо, взорвали патроны своих противолодочных тралов. Когда через

15 минут лодка всплыла под перископ, она увидела удалявшегося на север противника. В 19 часов «Акула» всплыла и вследствие сильного разряда батареи вынуждена была отойти на вест для зарядки. Вскоре расплавился подшипник дизеля. Не имея возможности исправить повреждение, командир решил возвращаться в базу.

Идя обратно, утром 22 мая лодка обнаружила германский самолет, высланный на поиск лодки, после того как стала известна атака ею «Беовульфа». Самолет, сделав выпуском ракет опознательные и не получив ответа, сбросил, пересекая курс, четыре бомбы. Лодка уклонилась от атаки поворотом навстречу самолету. 37-мм пушку, бывшую внизу, не успели приготовить. Сбросив бомбы, самолет полетел в Либаву. Когда он скрылся, лодка изменила курс на норд. Считая, что самолет обнаружил движение лодки к Ирбену и что поэтому он вызовет в этот район миноносцы и другие самолеты, командир решил итти в Рижский залив через Соэлозунд.

Расчет командира был совершенно верен. Самолет, прилетев в Либаву и пополнив боезапас, вылетел со вторым самолетом. Они искали лодку в Рижском заливе, при входе в него и у Готланда, но обнаружить ее им не удалось.

23 мая в 13 ч. 40 м. лодка, идя на норд и находясь в средней части Балтийского моря, обнаружила перископ идущей подводной лодки, видимо «U-26», которая в это время также находилась в этом районе. «Акула» уклонилась поворотом от обнаруженного перископа, после чего продолжала свое движение в направлении Готска-Сандэ. 24 мая лодка прошла через Соэлозунд в Моонзунд и оттуда перешла в Ревель, где и стала в док.

20 мая на смену «Акулы» была выслана «Е-9». Лодка имела задание пройти в район Готска-Сандэ, оттуда вдоль Готланда к Хоборгу, затем в район Мемель—Либава. После крейсерства в последнем разрешалось пройти вдоль западного берега Германии к Брюстерорту и далее к Риксхефту, не заходя южнее линии Брюстерорт—Риксхефт,—или же итти от Полангена на запад и затем на юг с расчетом выйти между маяками Риксхефт и Стило, где лодка должна была пронаблюдать некоторое время за движением кораблей противника.

Выйдя из Ревеля 20 мая, лодка 21 мая провела в районе Готска-Сандэ (схема 6, п. 15). 22 мая лодка крейсеровала на путях Либава—Мемель (схема 6, п. 16).

20-го же мая русские миноносцы произвели рекогносцировку вдоль Курляндского побережья вплоть до маяка Стейнорт, обстреляв предполагаемые посты противника. В связи с этой операцией из Моонзунда вышли на позиции к югу от Ирбена подводные лодки «Минога» и «Окунь».

Лодки типа «Кайман», находившиеся в Утэ, продолжали нести позиционную службу в северной части Балтийского моря.

20 мая умер командующий Балтийским флотом адмирал Эссен и в командование флотом вступил вице-адмирал Канин.

Германский командующий разведывательными силами, вернувшись 16 мая из неудавшейся заградительной операции, получил приказание вновь повторить ее. В ответ на это он представил коман-

дующему германскими морскими силами свои соображения по поводу намечавшихся заградительных операций в устьи Финского залива. Он указывал на нецелесообразность и трудность этих операций. Дабы в дальнейшем они не представляли опасности для своих кораблей, необходимо было иметь возможность точно определять место минных постановок. Использование маяка Богшер в качестве исходного пункта для операции, как это делалось до сих пор, становилось теперь невозможным, так как русские, по его мнению, поняли, какое значение имеет этот маяк для германских сил и, развернув подводные лодки в районе Богшера, помешали «Тетису» в последней операции определить свое место. Кроме Богшера для этой цели можно было использовать Готска-Сандэ, но расстояние от него до банки Олег—100 миль—не позволяло рассчитывать на бо́льшую точность постановки, чем при астрономическом наблюдении. Кроме того, у Готска-Сандэ еще в прошлом году, при меньшей

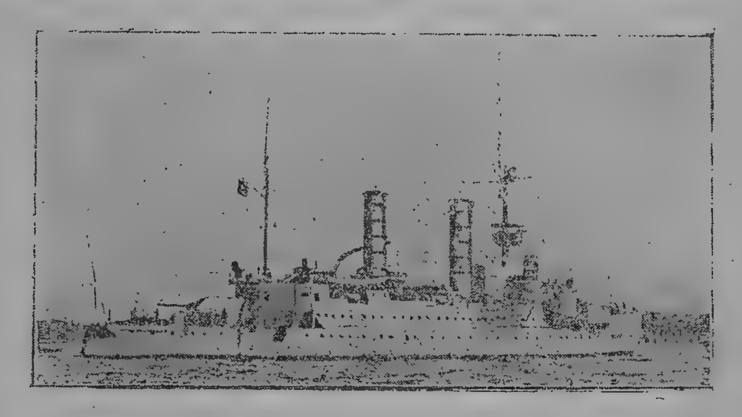


Рис. 14. Броненосец береговой обороны „Беовульф". (Водоизмещение 4100 т, постройки 1890 г.).

активности русских лодок, была обнаружена их позиция. При выполнении заградительных операций в устьи Финского залива подводная опасность вынуждала силы поддержки держаться так далеко от устья залива, что наиболее уязвимые легкие крейсеры с минами на палубе оказывались в течение нескольких часов без сколько-нибудь действительной защиты.

Командующий германскими морскими силами остался при своем мнении. В своем ответе он писал: «Финский залив должен быть загражден минами, чтобы при попытке активных действий «Рюрика» и линейных кораблей неприятель рисковал чувствительными потерями. Крейсеры и заградители будут иметь возможность прорыва у Утэ или по какому-нибудь другому выходу из загражденных шхер. Для них имеющихся у нас сил достаточно, но для облегчения наших операций и эти выходы надо закрыть». [1])

---

[1]) Роллльман, стр. 94.

23 мая отряд из трех броненосных крейсеров, заградителя «Дейчлянд» и миноносцев вышел из Нейфарвассера для повторения заградительной операции. Незадолго до выхода отряда, «Е-9», находясь у Паппензе (схема 6, п. 14), безрезультатно атаковала, выпустив торпеду из бортового аппарата транспорты-матки тральщиков «Индианола» и «Инкула», возвращавшиеся в Нейфарвассер после выгрузки в Либаве доставленных ими моторных тральщиков. Выпущенная лодкой торпеда прошла мимо, причем атака лодки не была замечена ни транспортами, ни охранявшими их двумя сторожевиками. Таким образом, эта атака осталась, видимо, неизвестной для выходящего в операцию отряда. Однако, имея сведения о неоднократном обнаружении в предшествовавшие дни в этом же районе «Акулы», отряд направился в море через протраленный фарватер у Риксхефта, а не пошел вдоль берега до широты 56°, как это делалось раньше выходящими из Нейфарвассера кораблями. Таким образом, отряд избегнул встречи с «Е-9». Одновременно с выходом отряда из Мемеля и Либавы вышли миноносцы и крейсеры «Аугсбург» и «Любек», образовавшие завесу впереди главных сил в расстоянии видимости прожекторных сигналов. Курс был взят по середине между Готландом и Курляндским берегом.

В это время русские лодки «Акула», «Аллигатор», «Минога» и «Окунь» только что вернулись с позиций, и, таким образом, кроме «Е-9» других лодок в море не было. Не имея оперативного резерва подводных лодок и не имея плана активных операций надводных сил, русское командование было вынуждено при необходимости участия лодок в какой-либо операции надводных сил привлекать к этому лодки, способные в тот момент по состоянию механизмов выйти в море. Естественно, что это сразу же нарушало планомерность несения лодками их позиционной службы. Так получилось и в данном случае. «Минога» и «Окунь», которые по плану должны были нести по очереди систематическую позиционную службу на позиции у Ирбена, были обе сразу высланы в море для поддержки операции миноносцев 20 мая; такое же положение произошло и с лодками северной группы. В обслуживании позиций образовался пропуск, что и позволило немцам провести без всяких помех намеченную ими заградительную операцию.

Имея, вследствие сильной рефракции, большие расхождения в определенных астрономических местах кораблей, командующий германским отрядом, несмотря на угрозу лодок, был вынужден послать «Аугсбург» для определения места к Богшеру. Учитывая возможность атак подводных лодок, ему было приказано итти полным ходом. Крейсер подошел к Богшеру на четыре мили и, не встретив подводных лодок, беспрепятственно определился и вернулся к отряду.

В полночь на 25 мая, в то время как главные силы держались между Даго и Богшером, «Дейчлянд», под прикрытием легких крейсеров, поставил минное заграждение у банки Олег (схема 6, загр. А.). Постановка прошла незамеченной для русских, но из расшифрованного донесения «Дейчлянда» самый факт постановки стал русскому командованию известен. Соединившись после постановки,

отряд начал обратное движение. Утром легкие крейсеры для маскировки операции приблизились к Дагерорту и прошли в видимости его северным курсом. Броненосные крейсеры проделали аналогичную операцию в видимости Форэ. После этого отряд вновь соединился и пошел вне видимости берегов в Нейфарвассер. Один из миноносцев был послан вперед к Рикхефту, чтобы, определившись, стать маячным кораблем при входе в протраленный фарватер.

В это же время «Е-9» после неудачной 23 мая атаки транспортов решила итти к Рикхефту. Ввиду того что лодке предстояло проходить район, изобилующий русскими минными заграждениями, она предварительно поднялась к Готланду для точного определения своего места. Утром 24 мая она подошла к Рикхефту (схема 6, п. 17), где держалась весь день в 10 милях от берега, чтобы себя не обнаружить.

26 мая в 5 часов «Е-9» увидела возвращающиеся из заградительной операции корабли. Лодка не смогла сблизиться для атаки; корабли прошли в 6 милях от нее. Но зато ей удалось установить состав отряда (в том числе и наличие в отряде заградителя) и, что впоследствии имело еще большее значение, — входной фарватер у Рикхефта в Нейфарвассер.

Пройдя после этого еще раз на линию Либава—Мемель, лодка 29 мая вернулась в Ревель.

На смену «Е-9» была выслана 29 мая «Е-1». Лодка, пройдя через Моонзунд и Рижский залив, направилась на позицию в район Либава—Мемель. 30 мая утром произошла поломка вала правого главного мотора и лодка вынуждена была вернуться обратно. Лодка вышла из строя на полтора месяца.

Таким образом, из трех лодок «Е-1», «Е-9» и «Акула», которые должны были нести систематическое обслуживание позиции на путях сообщения противника, оставалось лишь две; из них «Акула», вследствие частых поломок механизмов, не могла нести столь напряженной работы. В силу этого становилось невозможным непрерывное обслуживание этой важной позиции.

21 мая немцами была выслана к устью Финского залива подводная лодка «U-26». С 26 мая по 1 июня лодка держалась в районе Суропского прохода, наблюдая движение русских кораблей. 1 июня лодка направилась в свою базу.

В это время русские войска на приморском участке, получив некоторое подкрепление, задержали дальнейшее продвижение германских войск. Для оказания поддержки своей армии броненосец береговой обороны «Беовульф» произвел 29 мая обстрел районов предполагаемой группировки русских войск. С той же целью 31 мая при поддержке «Беовульфа» немцами был высажен десант в 250 человек в районе Семуппена.

Со стороны русского командования никакой попытки помешать этим действиям противника предпринято не было.

Подводные лодки начали снова высылаться по плану на позиции. Из Утэ в северную часть Балтийского моря высылались «Кайман» и «Аллигатор», а на позицию у Ирбена из Рижского залива выходила «Минога».

Общее положение на фронтах к этому времени складывалось в следующем виде: в Галиции, после горлицкого прорыва германцев во второй половине апреля, русская армия быстро отступала к границе. На французском фронте союзниками в начале мая была предпринята, не имевшая серьезного значения, попытка прорвать германский фронт у Артуа.

Из событий на других морских театрах за этот период надо отметить потопление у Дарданелл германской подводной лодкой «U-21» английских линейных кораблей «Трайумф» (25 мая) и «Маджестик» (27 мая).

3. ПЕРВАЯ РИЖСКАЯ ОПЕРАЦИЯ.

(Схема 7.)

По возвращении из последней заградительной операции в устье Финского залива германское командование разработало план новой операции. На этот раз целью операции являлась закупорка минами южного выхода из Моонзунда. В случае удачи этим достигалась возможность оказать содействие сухопутным войскам в их наступлении на Ригу. Мины предполагалось ставить у Патерностера с миноносцев. Одновременно намечалось произвести бомбардировку самолетами Усть-Двинска и Риги.

2 июня из Нейфарвассера мимо Риксхефта вышли броненосные крейсеры «Принц Адальберт», «Принц Генрих», «Роон», легкий крейсер «Тетис» и миноносцы. Утром 3 июня из Либавы вышли и присоединились к отряду крейсеры «Аугсбург», «Любек», авиаматка «Глиндер», миноносцы и тральщики.

Вследствие поломки «Е-1» ни английских, ни русских лодок в южной части Балтийского моря не было. Вместо вернувшейся «Е-1» в район Либава—Мемель была направлена утром 3 июня «Минога», но в связи с намечавшейся в ночь на 4 июня заградительной операцией русских миноносцев у Либавы, она получила приказание итти первоначально для поддержки миноносцев на позицию в 12 милях от Стейнорта (схема 7, п. 1). В связи с этой же операцией миноносцев на позицию у входа в Ирбенский пролив был направлен «Окунь».

«Минога» в 9 ч. 30 м. подошла к борту миноносца «Эмир Бухарский», стоявшего у Михайловского маяка и, получив от него пакет с приказанием, направилась вдоль берега к Стейнорту на указанную ей позицию. Следуя вдоль берега, лодка разошлась на контркурсах с германским отрядом, на расстоянии, примерно, в 30 миль, почему отряд ею и не был обнаружен. «Окунь», подойдя к тому же миноносцу, задержался у него, ввиду неисправностей механизмов, до 12 ч. 25 м. В 13 ч. 05 м., идя на позицию у входа в Ирбен, он увидел на норд-вест дымы неприятельских кораблей. Командир лодки на основании опыта предыдущего своего похода решил несколько изменить указанную ему позицию, а именно: итти не на вест от Люзерорта, а на норд-вест 80° и дальше от берега. В 14 ч. 45 м. он обнаружил, что эти дымы принадлежат крейсеру и двум миноно-

цам, идущим на зюйд-вест. За ними вскоре показался еще один корабль.

Это был крейсер «Тетис» и авиаматка «Глиндер», которые, отделившись от отряда, направились с четырьмя миноносцами и тральщиками к Ирбенскому проливу с тем, чтобы войти в Рижский залив.

Неожиданное обнаружение в Ирбенском проливе канонерской лодки «Грозящий» и миноносцев вынудило «Тетис» отказаться от прорыва в этот день в Рижский залив.[1]) В 15 ч. 40 м. он повернул обратно и вышел из Ирбенского пролива. «Глиндер» же задержался, выпуская в разведку самолеты.

«Окунь», наблюдая все это с большого расстояния (схема 7, п. 2), решил итти в намеченную им позицию в расчете, что корабли противника на ночь направятся в море и тогда должны будут пройти вблизи от лодки. В 17 ч. 55 м., придя в намеченное им место, «Окунь» застопорил дизели, ожидая появления противника (схема 7, п. 3).

«Минога» заняла назначенную ей позицию в 16 ч. 30 м.

В это же время отряд германских броненосных крейсеров находился на линии Готска-Сандэ — Дагерорт с целью прикрыть операцию с севера. Получив известие от «Тетиса» о появлении у Ирбена русской канонерки и миноносцев, командующий операцией со всем отрядом направился туда полным ходом. К весту от Ирбена он встретился с группой «Тетиса» и отправил их на ночь к Эстергарну, а сам с миноносцами пошел к Форэ. Встреча отрядов произошла в 12—15 милях от позиции «Окуня».

В 19 ч. 15 м. «Окунь» увидел на норд-ост 70° четыре крейсера, идущие, как ему казалось, курсом зюйд-вест. Лодка погрузилась и пошла в атаку, но в 19 ч. 50 м. крейсеры в расстоянии 7—8 миль повернули на норд-вест и скрылись из вида. Лодка застопорила ход и всплыла в позиционное положение. В 20 ч. 10 м. лодка увидела на зюйд большое облако дыма. Она пошла на дым и, когда показались мачты и трубы, погрузилась. Лодка была почти на курсе противника и, видимо, потому не могла опознать тип приближающихся кораблей. Это был тот же отряд броненосных крейсеров. Командир же лодки считал, что он видит эскадру из 10 линейных кораблей, идущих в одной кильватерной колонне в сопровождении миноносцев по обе стороны эскадры.

Ввиду того что компас в рубке не действовал, командир маневрировал, не опуская перископа. Чтобы труднее было заметить перископ, командир решил перейти на левую сторону неприятельской колонны. В 20 ч. 50 м. лодка вышла на створ мачт головного корабля; расстояние до противника в этот момент было 5,5 мили. Опасаясь буксируемых миноносцами противолодочных тралов, командир решил прорывать охранение с головы и повернул на правый головной миноносец. Во время атаки командир держал пери-

---

[1]) Русские миноносцы были стянуты к Ирбену в связи с предполагавшейся операцией по обстрелу побережья.

скоп от 1,5 до 0,5 фута (50—15 см) над водой и шел на глубине 23,5—24,5 фута (7—7,5 м) со скоростью двух узлов.

В 21 ч. 05 м. лодка подошла к головному миноносцу правой колонны и прошла у него по левому борту в расстоянии 15—20 сажен (30—40 м), держа перископ 0,5 фута (15 см) над водой. Миноносец лодки не заметил. Опасаясь, что расстояние между миноносцами и линейными кораблями меньше 4 каб., чего проверить командир лодки не мог, боясь поднять выше перископ, он решил уйти несколько влево, чтобы развернуться вне линии миноносцев и подходить к эскадре не контркурсом, а под некоторым углом. Положив руль лево на борт и циркулируя под нос второго миноносца, лодка одновременно ушла на глубину 15 м. Вскоре над ней был услышан шум винтов миноносца и, как только он стал удаляться, командир, переложив руль право на борт, начал всплывать под перископ. В 21 ч. 10 м. (схема 7, п. 4), лишь только перископ поднялся на 0,5 фута (15 см) над водой (глубина лодки 25 футов), на 5° справа по носу, в расстоянии меньше 20 сажен (40 м), командир увидел таран, как он считал головного корабля, шедшего на пересечение курса лодки. Расстояние было настолько мало, что он видел только часть борта и не видел даже палубы таранящего корабля. Командир успел скомандовать: «Пли. Право на борт. Полный ход. Погружаться. Наполнять добавочную» (систерну) — как произошло столкновение. Раздался страшный грохот; наверху что-то ломалось, рвалось, скрипело; вся лодка дрожала; внутри разбивались колпаки подпалубных электрических фонарей; летела и разбивалась посуда; гремела разная мелочь. . . Лодка стремительно накренилась на 20—25°. Чтобы удержаться на ногах, пришлось хвататься за что попало. Тем не менее команды все были выполнены. Торпеды успели выпустить еще до столкновения. Лодка стремительно падала. На 70 футах (21 м) командир приказал продувать добавочную систерну и, таким образом, ему удалось задержать лодку на глубине 90 футов (27,5 м) по глубомеру. Всплыв до 80 футов (24 м), лодка пошла под водой. При нахождении ее на глубине 75 футов (23 м) с кормы слева раздался сильный взрыв. Звук был настолько силен, что создалось впечатление, что разрывается поврежденный при столкновении корпус лодки. Командир хотел подняться до 60 футов (18 м), но приближающийся шум большого корабля заставил уйти снова на 80 футов (24 м). Многократные попытки всплыть на поверхность не удавались: лишь только лодка поднималась до 50 футов (15 м), над нею снова слышалась работа винтов, но теперь уже исключительно миноносцев. Явилось предположение, что надстройка разворочена и из нее выплывают обломки весел, парусинки и т. п., что и дает возможность миноносцам следить за движением лодки. Так как компас в рубке не действовал, то, чтобы хоть как-нибудь управлять лодкой под водой, в носу установили верхний компас и по нему с помощью голосовой передачи правили. По этому компасу легли на курс 70° в расчете подойти к берегу. Вскоре после этого шум преследующих миноносцев прекратился. Идя под водой, осмотрелись. Заметной течи, кроме сальника перископа и крышки якорной систерны, нигде не было. Все же лодка понемногу теряла пловучесть. Боясь отка-

чивать воду из трюма, чтобы по масляным пятнам противник не мог обнаружить вновь места лодки, продували слегка добавочную систерну. Чтобы поджать сальник и крышку якорной систерны и уменьшить поступление воды, всплыли до 40 футов (12 м). Перископ не проворачивался и не опускался. В 23 ч. 30 м. командир, считая, что уже достаточно темно, осторожно всплыл, осмотрелся через люк, после чего окончательно всплыл на поверхность. В общей сложности лодка пробыла под водой 4 ч. 11 м. Перископ оказался согнутым на 90°, кроме того была снесена леерная стойка сетевого отвода. Других серьезных повреждений не было. В 24 часа лодка дала ход дизелям и пошла к берегу, и к 6 часам подошла к борту стоящего у Михайловского маяка миноносца «Стерегущий».

Слышанный лодкой после атаки взрыв командир приписывал попаданию торпеды в один из кораблей.

В действительности дело обстояло следующим образом: лодка, циркулируя на линии охранения, всплыла под перископ в 100 м по носу идущего в правой колонне миноносца «G-135». Миноносец заметил лодку и пошел ее таранить. До этого она никем замечена не была. Вслед за таранным ударом он сбросил связку подрывных патронов (глубинных бомб еще не было), которые и взорвались под водой. Все четыре, выпущенные лодкой торпеды прошли мимо. После удара с лодки выделялось масло, по пятнам которого на поверхности миноносцы следили за ее движением. Отряд дважды уклонился от курса влево, чтобы уйти от лодки и затем продолжал свое движение к Форэ. На месте атаки был оставлен на ночь один миноносец.

Крейсеры «Аугсбург» и «Любек» к 18 часам заняли позицию у Финского залива, где и продержались до наступления сумерек.

По обнаружении противника в северной части Балтийского моря русское командование выслало из Утэ в 17 часов «Аллигатор», а в 23 часа вышел и «Кайман». Лодки заняли позиции к югу от Утэ, где они продержались до утра 4 июня, не обнаружив неприятеля.

Отряд «Тетиса» остался ночевать в районе между Люзерортом и Стейнортом, т. е. немного не дойдя до позиции «Миноги» (схема 7, п. 1), оставаясь вне ее видимости.

Операция русских миноносцев, ввиду появления германских кораблей и попытки их прорваться в Рижский залив, была отменена.

«Минога», безрезультатно простояв на своей позиции в ожидании прохода на зюйд русских миноносцев до 2 часов 4 июня, и не имея никаких новых сведений и указаний, направилась, согласно полученному при выходе приказанию, на пути сообщения противника в район Либава—Мемель (схема 7, п. 5).

В 5 часов 4 июня германские корабли (кроме «Аугсбурга» и «Любека») соединились между Эстергарном и Люзерортом, после чего отряд «Тетиса» в прежнем составе направился к Ирбену для прорыва в Рижский залив. При подходе с «Глиндера» для разведки были выпущены самолеты, которые, обнаружив у Ирбена со стороны Рижского залива русские миноносцы и канонерку, сбросили на них бомбы, но безрезультатно. У Михайловского маяка само-

летами была замечена подводная лодка «Окунь», незадолго до этого подошедшая к стоявшему там миноносцу. Лодка под прикрытием обстреливавших самолеты миноносцев пошла в Аренсбург, где она в 13 ч. 20 м. и ошвартовалась у стоявшего там транспорта «Хабаровск».

Самолеты донесли об обнаруженных ими русских силах и о присутствии среди них подводной лодки. Получив эти сведения, германский командующий операцией решил отменить прорыв в Рижский залив. Отказ от прорыва немецкое командование объясняло следующими соображениями. «Подтвердившееся наличие подводных лодок оказало свое действие: большие корабли были бы не в состоянии успешно уклоняться от атак в более трудных в навигационном отношении условиях, посылка же одних легких сил без поддержки их броненосными крейсерами не оправдывалась второстепенной задачей операции».[1])

В 11 ч. 45 м. отряд «Тетиса» был отпущен в Либаву. В 17 ч. 15 м. «Глиндер» наткнулся на широте Виндавы на мину из поставленного еще в 1914 году русскими миноносцами заграждения. Подорвавшийся корабль с большим трудом был введен на следующее утро в Либаву и впоследствии разоружен. Шедший за «Глиндером» «Тетис» задним ходом вышел из опасного района и соединился с броненосными крейсерами.

Из расшифрованных немецких радиограмм русским стало известно о подрыве какого-то корабля на мине и о буксировке его в Либаву. С «Миногой», единственной лодкой, находившейся вблизи этого района, командование не имело связи и потому не могло направить ее в район аварии.

«Аугсбург» с утра держался в северной части устья Финского залива. Заметив у Утэ русские крейсеры, он пытался выманить их из шхер, дабы дать возможность отряду германских броненосных крейсеров отрезать им отступление. Однако, русские корабли не вышли из шхер, считая, что «Аугсбург» намеревается заманить их на позиции подводных лодок. Находившиеся накануне на позициях у Утэ «Аллигатор» и «Кайман» к утру перешли на новые позиции к весту от Дагерорта (схема 7, пп. 6 и 7).

В 12 часов, когда «Аугсбург» приблизился к Утэ миль на 12—15, стоявший там «Дракон» решил выйти для его атаки. Пока лодка выходила, «Аугсбург» скрылся, отойдя на зюйд. В 15 ч. 18 м. крейсер снова стал приближаться к Утэ. «Дракон» погрузился и пошел под водой на сближение (схема 7, п. 11). Крейсер видел лодку во время ее погружения. В 18 ч. 10 м., находясь от лодки в 30 каб., он снова отошел на ост. В 18 ч. 35 м. лодка всплыла и направилась в Утэ. В 19 ч. 50 м. «Аугсбург» с миноносцем опять направились туда же и вновь обнаружили идущего в надводном положении «Дракона». Пока лодка погружалась, крейсер и миноносец обстреляли ее с 40—60 каб., не причинив повреждений. «Дракон» снова безуспешно пытался сблизиться с крейсером для атаки, но тот повернул на обратный курс, после чего

---

1) Ролльман, стр. 126.

лодка всплыла и направилась в Утэ. В 21 ч. 15 м. ей еще раз пришлось погрузиться от показавшегося миноносца, но вскоре же скрывшегося. В 23 ч. 15 м. лодка вернулась в базу. Маневрирование «Дракона» происходило вблизи маяка. С маяка хорошо видели след, оставляемый лодкой на гладкой поверхности моря, хотя командир опускал перископ на 2-3 фута ниже поверхности воды и маневрировал небольшими ходами.

Получив известие об обнаружении «Аугсбургом» лодки, броненосные крейсеры, опасаясь у Утэ атак подводных лодок, отошли на юг и направились к пароходу-угольщику, ожидавшему их в 30 милях восточнее Эстергарна.

В 17 часов главные силы встретились с угольщиком. Миноносцы занялись погрузкой угля, в то время как броненосные крейсеры под охраной миноносцев с минами ходили взад и вперед. В 20 часов погрузка была прервана и миноносцы с минами направились к Люзерорту для постановки мин. Крейсер «Тетис» прикрывал постановку, находясь у банки Винкова. В это время броненосные крейсеры перешли в район к западу от линии Готланд — Готска-Сандэ, а крейсеры «Аугсбург» и «Любек» со своих позиций отошли на линию Готска-Сандэ — Сарычев. В полночь на 5 июня постановка была окончена.

Русскими с Люзерорта эта постановка была замечена.

Крейсер «Любек» в течение всего дня крейсеровал в пределах видимости Дагерорта.

Около 11 часов «Минога» пришла на позицию в 10 милях от маяка Пограничного (схема 7, п. 5). Лодка стояла, застопорив машины. Вблизи ее находилось несколько рыбачьих шлюпок. Некоторые из них проходили совсем близко от лодки. В 13 часов, обнаружив с зюйда дым, она пошла в атаку. Сблизившись на 8 каб., лодка установила, что это идет минный катер и, чтобы не обнаруживать себя, решила его не атаковывать. Когда катер скрылся, лодка всплыла в позиционное положение. В 17 часов катер снова показался со стороны Либавы, заставив лодку вторично погрузиться. Не дойдя до лодки кабельтовых 20, он повернул и направился в Либаву. Это был катер, несший в этом районе противолодочное охранение. Всплывая в позиционное положение, командир лодки заметил дым парохода, идущего под берегом из Либавы в Мемель. Он вновь погрузился и лег на курс, перпендикулярный пеленгу на пароход. Лодка шла в атаку, держа перископ на 0,5 фута (15 см) над водой и лишь по временам скрывая его. Несмотря на штиль, удалось подойти незамеченным на 1,5—2 каб. Находясь на курсовом угле парохода 90°, командир произвел выстрел из левого торпедного аппарата. Торпеда после выхода свернула вправо и прошла под носом парохода. Лодка после выстрела несколько всплыла, показав второй перископ. Пароход, обнаружив лодку, положил лево на борт и направился к берегу, открыв огонь из кормовых орудий и взорвав патроны противолодочного трала. Командир лодки наблюдал в перископ три столба воды высотою до четырех футов; одновременно были услышаны три взрыва. Уйдя на глубину 40 футов (12 м), лодка еще в течение 4—5 минут слышала разрывы снарядов.

Корабль, который атаковала лодка, был буксирный пароход «Гинденбург», вооруженный мелкой артиллерией.

Через 10 минут лодка всплыла под перископ и, так как пароход был виден далеко на горизонте, она всплыла в позиционное положение. Предполагая, что лодка обнаружена и считая поэтому дальнейшее пребывание на этой позиции бесполезным, тем более что батарея была наполовину разряжена, а время около 20 часов, — командир решил итти в море заряжаться. Отойдя на 25 миль от берега, лодка застопорила ход и занялась пополнением запасов воздуха и электроэнергии.

Под влиянием сведений о нахождении в северной части Балтийского моря больших сил противника командованием флота, в дополнение к уже находящимся в море лодкам, были высланы еще «Макрель» и «Е-9».

«Макрель» вышла из флангово-шхерной позиции на свою боевую позицию в заливе, но, никого не обнаружив, — с заходом солнца пришла в Гангэ.

«Е-9» вышла в 17 часов, имея приказание итти на позицию в 44 милях на зюйд-вест от Дагерорта (схема 7, п. 8).

Всего в течение 4 июня в море действовали шесть русских подводных лодок.

В этот же день германской подводной лодке «U-26» удалось утопить недалеко от Балтийского порта заградитель «Енисей», шедший без всякого охранения из Ревеля в Рижский залив в качестве легкого крейсера для поддержки миноносцев.

5 июня в 5 часов «Аугсбург» и «Любек» спустились на линию Эстергарн-Виндава; главные силы оставались к западу от Готска-Сандэ. Командующий операцией в надежде на ответное нападение русских решил оставаться на позиции еще двое суток, рассчитывая, что при установившейся тихой погоде миноносцы и крейсеры смогут пополнить запасы угля в море.

С утра миноносцы под прикрытием «Тетиса» начали погрузку угля с транспорта. Погрузка происходила, примерно, на середине линии Эстергарн-Люзерорт (схема 7, п. 10).

«Е-9» в 6 ч. 30 м., находясь на своей позиции (схема 7, п. 8), заметила в 6 милях неприятельскую лодку, идущую в надводном положении. Это была «U-26» возвращавшаяся из устья Финского залива. Обе лодки одновременно погрузились и более друг друга не видели. «Е-9» решила перейти из этого района на зюйд. Следуя в этом направлении, она в 14 ч. 35 м. заметила на горизонте две мачты. Повернув на них, она через некоторое время рассмотрела один легкий крейсер, один транспорт и четыре эскадренных миноносца. Два миноносца стояли у борта транспорта и грузили уголь (схема 7, п. 9). Это был отряд «Тетиса».

В 17 ч. 30 м. в тот момент, когда миноносцы, окончив погрузку, начали отходить от транспорта, а «Тетис» направился к последнему, «Е-9» атаковала крейсер, выпустила в него торпеду из левого бортового аппарата, и группу стоящих у транспорта миноносцев, выпустив в них две торпеды из носовых аппаратов. Выпущенная в «Тетис» торпеда шла неправильно, часто выскакивала из

воды и под конец начала описывать кривую, вследствие чего крейсеру пришлось дважды уклоняться; торпеда прошла у него близко за кормой. Две другие торпеды попали: одна в корму транспорта, другая в нос отходившего от него миноносца «S-148» (рис. 15).

«Тетис» и миноносцы открыли энергичный огонь из пушек по месту выстрела, от которого «Е-9» уклонилась погружением.

Атакованный транспорт «Дора Гуго Стиннес» через 1,5 часа затонул. «S-148» погрузился носовой частью до мостика; с большим трудом на буксире «S-149» удалось под конвоем «Тетиса» довести подорванный миноносец до базы.

«Е-9» в 22 часа всплыла и направилась к Хальмудену.

Потеря транспорта вынудила немцев прекратить операцию. «Аугсбург» и «Любек» должны были оставаться на местах пока «S-148» не будет отбуксирован в базу. Броненосные крейсеры направились в свои базы, следуя западнее Готланда.

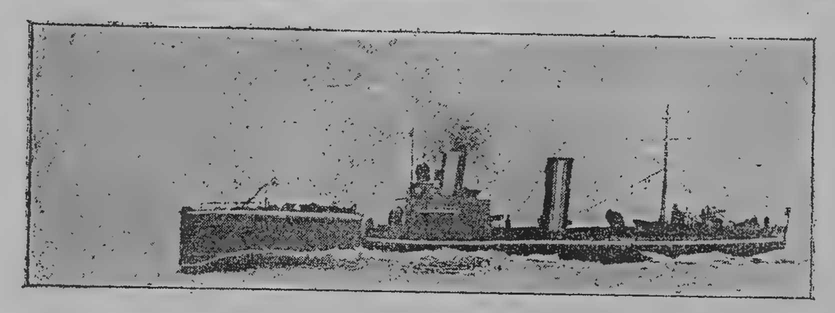


Рис. 15. Миноносец типа „S-148". (Водоизмещение 530 т, постройки 1907 г.)

«Минога», окончив в ночь на 5 июня зарядку, вернулась в Рижский залив, не встретив никаких неприятельских кораблей и пройдя по пути, которым несколько часов позднее буксировался «S-148».

6 июня к полдню все германские корабли вернулись в Нейфарвассер. В этот же день на позицию в районе Утэ (схема 7, п. 11) выходил «Дракон». Никого не обнаружив, он вернулся обратно к базе.

«Е-9», также не обнаружив в этот день противника, 7 июня в 19 часов вернулась в Ревель.

В результате проведенной операции германское командование пришло к заключению, что русские не намерены выводить для боя в море свои крупные корабли, а ограничиваются лишь пассивной охраной входа в Финский залив, постановкой мин у германских берегов и действиями подводных лодок.

Командовавший операцией адмирал в своем донесении писал: «Русские с недавнего времени используют Рижский залив как выход для легких сил и, повидимому, в первую очередь для подводных лодок и минных судов. Это новое обстоятельство заставляет нас уделить этому участку моря больше внимания, чем до сих пор»... [1])

---

[1]) Ролльман, стр. 131.

Особое значение придавалось немцами подводной опасности, следствием чего явилась разработка плана минных заграждений, имеющих целью преградить выходы русским лодкам, а также посылка 9 июня к Ирбену подводной лодки «U-A» с главной задачей атаковать выходящие из залива подводные лодки. «U-A» пробыла на позиции до 14 июня, держась все светлое время под водой, но никого не видела. Русские, как обычно, использовав во время операции немцев все способные выйти в море лодки затем некоторое время не могли высылать их на позиции.

8 и 9 июня в крейсерство в район Дагерорта выходил «Тетис». С 11 по 13 июня в северную часть Балтийского моря выходили германские броненосные крейсеры. В течение всего этого времени русских лодок в море не было.

Неудачи русских войск в Галиции и большой недостаток в боезапасах не давали возможности русскому командованию рассчитывать на удержание в своих руках Виндавского побережья, если бы противник предпринял серьезную операцию в этом районе. Вновь формируемой 5-й армии ставилась задача обеспечения направления на Ригу и прикрытия подступов к ней с сухого пути. С целью сокращения фронта и вывода русской армии из-под ударов германцев было решено отвести войска из Польши. В связи с этим Виндава с прилегающим к ней районом должна была быть немедленно приготовлена к оставлению ее русскими.

Верховный главнокомандующий, подтверждая еще раз, что основной задачей флота является обеспечение Финского залива от вторжения в него противника, в отношении обороны Рижского залива ставил флоту задачи:

> «1. Удержать в своих руках Ирбенский пролив средствами позиционно-подводной обороны, организуемой минными судами.
>
> 2. Организовать оборону морских подступов к Усть-Двинску подводными лодками и прочно удерживать Моонзундскую позицию[1]).

В развитие этой директивы командующий флотом в предписании начальнику минной дивизии, возглавлявшему морские силы Рижского залива, ставил задачи:

> «1. Воспрепятствовать проникновению противника в Рижский залив через Ирбенский пролив.
>
> 2. Препятствовать высадке неприятеля на побережье Пернов—Рига и особенно в портах Пернов и Гайнаш.
>
> 3. Недопустить проникновения противника в Моонзунд».

Для этого в распоряжение начальника минной дивизии предоставлялись: минная дивизия, две канонерские лодки, заградитель с запасом в 1000 мин и подводные лодки: «Окунь», № 1, № 2 и № 3, «Акула» и «Минога». Последние две предназначались для

---

[1]) Директива командующему флотом № 3576 от 24 мая 1915 года.

дальних походов. В соответствии с этим базирование «Акулы» было перенесено на Моонзунд.

Хотя командующий флотом считал, что высадка крупного десанта на островах Моонзундского архипелага маловероятна, так как она требует большого времени, позволяющего сосредоточить к месту высадки значительное число подводных лодок и принять другие меры для уничтожения транспортов, тем не менее им была произведена перегруппировка войск, произведены инженерные работы для усиления обороны и организована цепь постов по всему побережью островов.

4. ПЕРИОД ОПЕРАЦИЙ У КУРЛЯНДСКОГО ПОБЕРЁЖЬЯ И БОЙ У ГОТЛАНДА.

(Схема 8.)

14 июня командующий флотом, получив сведения о посадке у Куришгафской косы линейного корабля «Виттельсбах» [1]) выслал в этот район «Е-9». 15 июня лодка около 18 часов пришла к Паппензе (схема 8, п. 1). На ночь она отошла для зарядки в море (схема 8, п. 2). Вследствие сильного ветра с норда за ночь лодку снесло (схема 8, п. 3). Не учтя сноса, лодка, проложив курс на Мемель, прошла через русское заграждение, поставленное миноносцами в 1914 году, имея при этом осадку 14—15 футов (4,55 м).

Подойдя в 3 ч. 30 м. 16 июня на 15 каб. к берегу в 8—10 милях южнее Мемеля (схема 8, п. 4), лодка направилась под водой 3-узловым ходом вдоль берега, идя в 15—20 каб. от него. Пройдя до знака Сарку, лодка направилась между заграждениями к южной оконечности Готланда, повернув затем на Эстергарн, к которому лодка подошла для определения в 4 часа 17 июня. Далее она направилась в Ирбенский пролив. Не доходя немного Люзерорта, лодка встретила германский миноносец, высланный для навигационного обеспечения готовящейся ночью заградительный операции у Ирбена. На фокмачте миноносца был замечен человек. Вследствие мелководья лодке только с большим трудом удалось пройти незамеченной миноносцем. В 22 ч. 30 м. лодка пришла в Аренсбург.

17 июня в соответствии с принятым немцами планом дальнейших действий, заградитель «Дейчлянд» в сопровождении «Аугсбурга» поставил у Люзерорта заграждение из 580 противолодочных мин.

19 июня германские миноносцы под прикрытием «Аугсбурга» поставили у Люзерорта еще одно заграждение тоже из противолодочных мин.

В ночь на 20 июня русскими миноносцами, вышедшими из Рижского залива, в свою очередь, были поставлены мины у Бакгофена. В прикрытие этой операции в море высылался «Крокодил».

С 20 по 22 июня заградитель «Альбатрос» при поддержке броненосных и легких крейсеров произвел постановку мин на выходах

---

[1]) Сведения эти были ошибочны.

из Утэ. Все эти операции были направлены в основном против лодок. Считая, что последние у своих берегов будут итти в надводном положении и учитывая малую их осадку, немцы ставили мины на углубление в 2,5 м.

Занятые ремонтом, кроме «Крокодила», русские лодки в течение этого времени в море не выходили.

Вечером 21 июня в связи с обнаружением германских кораблей у Утэ из Рижского залива была выслана «Е-9».

Лодка имела приказание итти на позицию к весту от Стейнорта, где крейсеровать в ожидании противника (схема 8, п. 5).

22 июня в 9 ч. 30 м., находясь на позиции, лодка обнаружила крейсеры «Аугсбург» и «Любек» и четыре миноносца, идущие с норда переменными курсами. Лодка вышла им на курс с расчетом пройти с головы внутрь охранения, но, подняв перископ, увидела, что противник повернул на зюйд-ост, видимо, направляясь на фарватер к Стейнорту. Не доходя миль 15 до берега, отряд германских кораблей снова повернул на зюйд. Лодка легла вслед за ним на фарватер к Стейнорту и установила как его направление, так и систему ограждения.

Ввиду полного штиля и отсутствия провизии, лодка направилась обратно в Рижский залив, причем на обратном пути, вследствие навигационной ошибки, она повернула к берегу раньше, чем следовало, и опять оказалась на русских заграждениях, поставленных у Виндавы. Заметив свою ошибку, лодка немедленно погрузилась и прошла под водой 5 миль. В 23 часа 22 июня лодка вернулась к Церелю.

Германские броненосные крейсеры, возвращаясь из операции, шли позади «Аугсбурга» и «Любека», но западнее их, направляясь на Риксхефт; вследствие этого «Е-9» их не видела.

На смену «Е-9» к Стейнорту 23 июня из Рижского залива была выслана «Акула». Утром 24-го, подходя к Стейнорту, она по счислению повернула на фарватер, выявленный «Е-9». Вскоре она заметила два германских дозорных миноносца. Атаковать их не представлялось возможным. Считая, что эти миноносцы несут дозор у входа в фарватер, лодка подправила по их положению свое счислимое место и в соответствии с этим пошла на норд-ост в расчете выйти на указанный фарватер. Впоследствии, определившись по Стейнорту, лодка выяснила, что предположение о месте миноносцев было ошибочным, а первоначальное счислимое место было правильно.

В 7 часов, когда миноносцы скрылись на зюйд-ост, «Акула» всплыла и в позиционном положении под одним дизелем направилась вслед за ними. В 12 ч. 30 м. лодка определилась и начала крейсеровать вдоль фарватера. В 18 ч. 45 м. она заметила дымы крейсера «Любек» и миноносца «S-130». Эти корабли были высланы в дозор на линию Церель-Форэ. Незадолго до обнаружения их лодкой второй сопровождавший «Любека» миноносец во время осмотра рыбачьих судов наткнулся вблизи Стейнорта на камень и вынужден был вернуться в Либаву. Лодка, находясь в 23 милях от Стейнорта, погрузилась и пошла навстречу германским кораблям. В 19 часов противник повернул в 7 милях от лодки на вест. Командир прини-

мал оба корабля за крейсеры. В этот момент горизонтальный рулевой зарыл лодку на глубину 40 футов (12 м) и никак не мог привести ее на перископную глубину. Когда лодка в 20 ч. 20 м., наконец, всплыла под перископ, никого уже не было видно.

В этот же промежуток времени от Либавы направился к Хоборгу второй германский отряд в составе крейсера «Тетиса» и двух миноносцев. Этот отряд обогнул вечером Хоборг, усиленно дымя прошел вдоль Готланда и утром 25-го, описав на широте Алмагрундет широкую дугу на ост, пошел назад, оставляя Готланд к западу.

В 23 часа лодка в позиционном положении приблизилась на 6 миль к Стейнорту для определения, после чего отошла на ночь на норд-вест.

25 июня в 00 ч. 40 м. в расстоянии 30 каб. на ост «Акула» заметила силуэт, видимо, легкого крейсера. Это был, вероятно, возвращавшийся из дозора «Любек». Лодка погрузилась, но из-за темноты в перископ ничего разглядеть не могла. Всплыв в 1 ч. 20 м. в позиционное положение, лодка увидела на зюйд-вест два дыма, которые сначала удалялись на зюйд, а затем стали снова быстро приближаться. В 1 ч. 50 м. лодка снова погрузилась, но опять разглядеть в перископ ничего не могла. Не видя ничего в перископ, командир решил дать отдых личному составу, для чего погрузился на глубину 45 футов (13,5 м) и пошел малым ходом. Всплыв в 4 часа в позиционное положение, лодка направилась к Стейнорту для определения своего места. К полдню погода ухудшилась, ветер достиг 6 баллов.

В 15 часов по пеленгу норд-норд-вест показался дым, а затем и мачты корабля. Лодка курсом 215° шла с ним на сближение. В 16 часов, когда показались до половины трубы крейсера, она стала погружаться; в это время крейсер изменил курс на 45° влево. Погружалась лодка на волне, имея малый ход под электромотором. Вследствие стука в электромоторе, его пришлось остановить на 20 минут для исправления.

В течение всего этого времени лодка оставалась без хода в позиционном положении. «Тетис», возвращаясь из операции как раз прошел в это время в 40 каб. от лодки. Положение последней было критическим. В случае обнаружения крейсером или миноносцами единственным выходом оставалась покладка на грунт. Однако, глубина в этом месте в 30 сажен (54 м) делала для «Акулы» такое погружение опасным.

В 17 ч. 30 м., когда крейсер скрылся, лодка всплыла. Погода еще больше ухудшилась. При всплытии лодку положило на 40°, вследствие чего из аккумуляторов стала выливаться кислота. В 17 ч. 35 м. лодка пошла под одним дизелем на норд-ост. Осмотр электромотора выявил значительные повреждения, почему командир решил возвращаться. 26 июня в 7 часов лодка подошла к Церелю.

Германское командование, считая, что русские подводные лодки несут постоянное дежурство у Богшера, решило заградить этот район минами. С этой целью заградитель «Альбатрос» принял

утром 25 июня 350 противолодочных мин и вышел совместно с броненосными крейсерами «Принц Адальберт» и «Принц Генрих» из Нейфарвассера в направлении Аландских шхер. Из-за недостатка в миноносцах командующий германскими разведывательными силами, предвидя дальнейшие постановки, был вынужден в прикрытии операции назначать лишь половину имеющихся в его распоряжении обеспечивающих сил. Только при таком разделении принимавшие участие в операции корабли могли быть в достаточной степени охранены миноносцами от атак подводных лодок. Для уменьшения опасности при этих атаках запрещалось выделять для погони за лодками больше кораблей, чем это было безусловно необходимо. В силу исключительной пассивности за последнее время русских надводных сил, возможность встречи с ними считалась весьма мало вероятной.

26 июня к главным силам присоединился вышедший из Либавы крейсер «Тетис». Отряд сопровождали восемь миноносцев, которые были разделены между четырьмя кораблями для их охранения от лодок.

Русскому командованию стало известно о какой-то готовящейся операции германского флота. В связи с оживлением деятельности германских войск в районе Виндавы русские ожидали в этом направлении удара и со стороны морских германских сил. В соответствии с этим русским командованием 26 июня было начато сосредоточение к этому району подводных лодок: к Виндаве выслана «Макрель», к Стейнорту — «Минога» и окончивший ремонт «Окунь» — в Рижский залив.

В то же время вместо «Крокодила», находившегося в предшествующие два дня на позиции к зюйду от Богшера, вышел «Аллигатор» (схема 8, квадрат 8).

Германский отряд успел пройти параллель Виндавы раньше, чем «Макрель» заняла свою позицию (схема 8, п. 7), почему он и не был ею замечен. В 22 часа «Тетис» и «Альбатрос» отделились от отряда и в сопровождении миноносцев направились к Богшеру для постановки мин.

Незадолго до этого «Аллигатор» направился тоже к Богшеру с тем, чтобы ночью быть ближе к маяку, по которому определялись обычно германские корабли.

В 21 час «Аллигатор» заметил на зюйд слабый дымок. Погрузившись, лодка пошла в направлении дымов. В 22 часа командир лодки рассмотрел, что навстречу идет крейсер «Тетис» с двумя миноносцами, из которых один шел в кильватер, а другой на левой раковине в расстоянии 5 каб. от крейсера. В 22 ч. 05 м. командир начал склоняться на курс, перпендикулярный курсу противника; в то же время миноносец, шедший в кильватер, стал обгонять крейсер. Командир рассчитывал стрелять с 3 каб., но шедший на перерез курса лодки миноносец заставил дать залп раньше. В 22 ч. 29 м. под углом встречи, близком к 90°, были выпущены три торпеды (из двух аппаратов Джевецкого и одного носового трубчатого) с расстояния около 5 каб. (схема 8, п. 9). Сразу после залпа лодка ушла на глубину 60 футов (18 м), где сейчас же был услышан шум

винтов прошедшего над лодкой миноносца, а немного позже взрыв, приписанный взрыву торпеды.

Ни крейсер, ни миноносцы лодки не видели. Миноносец заметил слева по носу уже след торпеды и дал условный сигнал, предостерегающий крейсер о выпущенной торпеде. В силу неисправности сирены сигнал «Тетисом» был понят как предупреждение о мине. Крейсер застопорил машины и затем дал задний ход. Все три торпеды прошли впереди носа. Миноносец сам с трудом увернувшись от торпед, пытался атаковать лодку, но безуспешно. «Тетис» отошел полным ходом на зюйд-вест. «Альбатрос», бывший в момент атаки в 15 каб. позади «Тетиса», следовал его движениям.

Получив радио от командующего операцией, подтверждающее приказание поставить мины, корабли пошли зигзагом снова к Богшеру. После определения своего места была начата постановка мин. Один из миноносцев шел уступом очень близко от кормы «Альбатроса», чтобы не дать подводной лодке заметить постановку мин.

«Аллигатор» шел некоторое время на глубине на вест, и когда всплыл под перископ, было уже темно. На фоне зари видны были силуэты судов, стоявших или шедших небольшим ходом. Вместо двух миноносцев их было уже четыре. Два из них держались около большого судна, а один шел большим ходом на лодку сзади, догоняя ее. Командир, считая, что два миноносца держатся у поврежденного корабля, решил добить его выстрелом из второго носового аппарата, для чего повернул и пошел на эту группу судов. Внезапно дорогу лодке преградил четвертый миноносец и на таком близком расстоянии, что стрелять по нему было невозможно. Командир склонился ему под корму и в 23 часа выстрелил по группе кораблей из правого носового аппарата с расстоянием около 8 каб. Взрыва не было слышно. Лодка снова ушла на глубину 60 футов (18 м)и пошла под водой на норд-ост. В полночь, всплыв под перископ, командир увидел в темноте силуэт корабля, идущего прямо на лодку. Лодка снова ушла на глубину и продолжала итти на норд-ост. В 1 час командир повторил попытку всплыть, но опять увидел вблизи два корабля, почему снова ушел на глубину и шел на ней до 2 ч. 55 м., когда, всплыв под перископ, увидел лишь слабые дымы на ост. Таким образом, лодка маневрировала непосредственно в районе постановки противником мин.

Всплыв и откачав балласт, лодка направилась в Утэ и вскоре обнаружила с обоих бортов плавающие мины со стеклянными колпаками. Такие же мины были видны и по курсу. Мины плавали группами от трех до десяти штук, причем между некоторыми из них были более или менее правильные промежутки, другие же стояли кучей на очень близком расстоянии одна от другой.

Очевидно, под впечатлением атак подводных лодок немцы сбрасывали мины наскоро, кое-как, не приготовив их как следует, в результате чего все мины всплыли и стояли без соблюдения необходимых интервалов.

Видя, что лодка оказалась в середине густого минного поля, командир перешел на электромоторы и малым ходом стал пробираться между минами. Некоторые из них приходилось оставлять

в нескольких футах от борта. Мины были видны по всему горизонту. Пройдя полосу 4,25 мили, лодка вышла на чистую воду. На своем пути она обошла до 60 мин. В 9 ч. 15 м. лодка пришла в Утэ и сообщила командованию о всех событиях.

Таким образом, хотя атаки лодки были безуспешны в смысле попаданий, все же их результатом явилась совершенно неудовлетворительная постановка немцами мин, что прежде всего спасло от гибели на минах самого «Аллигатора» и свело к нулю значение всей заградительной операции немцев.

По окончании постановки «Альбатрос» и «Тетис» соединились в 2 часа 27 июня с остальными силами, после чего весь отряд направился в обратный путь. Около 7 часов отряд прошел район позиции «Макрели». Лодка видела три крейсера и шесть миноносцев, но сблизиться для атаки не смогла. В 23 часа «Макрель» направилась в Рижский залив.

Германское сухопутное командование, развивая в это время наступление в Курляндии и имея сведения об эвакуации русскими всех запасов и ценностей из Виндавы, обратилось к морскому командованию с просьбой помешать этому обстрелом с моря вокзала и путей.

В ночь на 27 июня командующий флотом получил сведения о подготовляемой немцами операции против Виндавы.

В 14 часов из Рижского залива на позицию к Стейнорту была выслана «Минога» (схема 8, п. 5).

В то же время из Аренсбурга на буксире миноносца «Сибирский стрелок» на позицию к Виндаве вышел «Окунь». В 17 ч. 45 м. в шести милях севернее Виндавы лодка отдала буксир и пошла далее на зюйд-вест под своими электромоторами. В 19 ч. 20 м. она пришла на свою позицию (схема 8, п. 10). В 22 часа лодка пошла на ночевку к берегу, где на глубине 10 саж. стала на подводный якорь, оставаясь в надводном положении.

Германский отряд, подходя к Стейнорту, разделился: «Принц Адальберт» и «Тетис» направились в Либаву, а «Принц Генрих» с «Альбатросом» пошли в Нейфарвассер. Корабли успели пройти позиции «Окуня» и «Миноги» значительно раньше их прихода. Возвращавшиеся в Либаву корабли, проходившие фарватером у Стейнорта, были усмотрены с постов. Приближение их к берегу было понято как рекогносцировка. Это убедило еще больше русское командование в подготовке немцами операции против Виндавы.

Под этим впечатлением русскими были сосредоточены у Ирбена миноносцы и утром 28-го из Ревеля выслана на позицию к норд-весту от Стейнорта «Е-9».

28-го утром из Либавы в сопровождении миноносцев вышел в Нейфарвассер «Принц Адальберт». Одновременно с ним вышел броненосец береговой обороны «Беовульф» и под проводкой шести тральщиков направился к Виндаве для ее обстрела. Крейсер «Любек» с одним миноносцем был выслан на широту Фильзанда с целью прикрыть операцию со стороны Финского залива. «Аугсбург» с миноносцем вышли несколько позже. «Минога», подходя ночью к своей позиции, видела далеко впереди по курсу вспышки ракет. Повер-

нув на них, лодка в 2 ч. 30 м. обнаружила силуэт судна, после чего погрузилась, но в перископ не могла ничего рассмотреть. С рассветом, не заметив никого в перископ, командир всплыл и, выйдя из люка, увидел в расстоянии 3—4 каб. идущий по воде прямо на лодку гидросамолет, а в 10—11 каб. — миноносец, тоже направлявшийся к лодке. Не останавливая хода, командир погрузился и ушел на глубину 45 футов (14 м). Всплывая через каждые полчаса, он видел в перископ два небольших миноносца, видимо, искавших лодку. Через 2,5 часа, когда миноносцы значительно удалились, командир намеревался всплыть для зарядки, но увидел в перископ примерно в расстоянии 4 каб. перископ другой лодки. Снова уйдя на глубину 45 футов, лодка пробыла еще один час под водой, после чего всплыла и начала зарядку. Обнаружение командиром перископа было ошибочно, так как ни немецких, ни русских лодок в это время здесь не было.

В конце зарядки, в 11 часов был усмотрен дым, а затем и мачты приближающегося корабля. Лодка погрузилась и легла на перпендикулярный пеленгу курс. Вскоре был опознан «Аугсбург», идущий с миноносцем. Ближе 10 каб. подойти не удалось и поэтому лодка не стреляла. Когда крейсер скрылся, она пошла к берегу для определения места, после чего вернулась в море.

«Беовульф», идя под берегом, прошел вне видимости «Миноги». В районе Бакгофена тральщики, шедшие впереди «Беовульфа», затралили мины. Отряд задержался, что позволило «Аугсбургу» его догнать. Во время попытки протралить проход один из тральщиков подорвался на мине и затонул.

В это время «Новик» находился в разведке у Готланда, а две группы угольных миноносцев направлялись вдоль берега к Виндаве. Заметив отряд германских кораблей, русские миноносцы открыли по ним огонь.

Обнаружив миноносцы, «Аугсбург» с «Беовульфом» и тральщиками обошел заграждение и, следуя за тралами, направился на норд, приказав по радио «Любеку» итти к Ирбену, чтобы отрезать отступление русским миноносцам в Рижский залив.

«Окунь», после того так ночью ему пришлось погрузиться из-за проходившей вблизи него парусной шхуны, остальную часть ночи провел на подводном якоре, имея перископ на 0,5 фута (15 см) над водой и наблюдая через него за обстановкой.

В 8 часов лодка всплыла и пошла к Виндаве за получением инструкций с поста. Так как никаких инструкций не было, она ошвартовалась у Виндавского маяка с наружной стороны мола. В 12 часов с поста передали, что южнее Бакгофена показался неприятельский крейсер с шестью миноносцами. Лодка снялась и пошла на зюйд-вест. В 12 ч. 30 м. на зюйде открылись дымы, а затем и верхушки мачт. Так как видимость была очень хорошей, командир решил погрузиться. Между лодкой и противником было русское минное заграждение, обойти которое под водой лодка не могла из-за малых глубин между берегом и заграждением. Поэтому в 13 часов она стала на подводный якорь, имея перископ на 0,5 фута (15 см) над водой. В 13 ч. 15 м. командир увидел приближающиеся

с норда дымы. Снявшись под водой с якоря, лодка пошла им навстречу. Так как дымы задержались на месте, лодка стала описывать циркуляции в ожидании их дальнейшего приближения. В 14 ч. 25 м. командир увидел на зюйд сначала мачты, а затем и корпуса двух крейсеров (на самом деле один из них был броненосец береговой обороны) и шесть миноносцев (тральщиков). Считая, что противник занят вытраливанием мин, командир лодки, не желая тратить электроэнергии, решил отойти к берегу и там всплыть в позиционное положение, полагая, что там лодка не будет замечена. Подойдя к берегу, он встал на подводный якорь, но, увидев, что противник приближается, подтянулся до глубины 25 футов (7,5 м), продолжая наблюдать через перископ. В 16 ч. 50 м., заметив, что русские миноносцы идут на юг, ведя перестрелку с противником, командир решил подтянуться на большую глубину, чтобы обнаружение миноносцами перископа лодки не сбило их пристрелки. На 37 футах (11 м) лодка коснулась грунта. Не всплывая, она выбрала подводный якорь и, так как стояла носом к берегу и не имела возможности развернуться на переднем ходу, пошла задним ходом, управляясь горизонтальными рулями и при надобности переводя команду с носа на корму. В это время русские миноносцы повернули обратно и проходили между лодкой и берегом. Работа их винтов была прекрасно слышна. В 17 ч. 27 м., придя на глубину 60 футов (18 м), командир застопорил электромоторы, дал передний ход и, не всплывая, развернулся на вест. В 17 ч. 55 м. он всплыл под перископ, а затем и в позиционное положение. Выйдя наверх, командир увидел на зюйд дымки (тральщики и «Беовульф»), мачты и трубы «Аугсбурга». Крейсер, видимо, остановился. Снова погрузившись, командир решил отойти из видимости крейсера, чтобы произвести зарядку и разобраться в обстановке.

Крейсер «Любек», получив в 16 часов приказание «Аугсбурга», повернул к Ирбену и вскоре же обнаружил «Новика». «Любек» бросился его преследовать, но последний, пользуясь преимуществом в скорости хода, успел уйти в Ирбенский пролив. Преследуя «Новика», «Любек» около 20 часов заметил под берегом южнее Люзерорта русские миноносцы. В 20 ч. 20 м. миноносцы, идя полным ходом в Ирбенский пролив, открыли огонь по «Любеку», в свою очередь открывшему огонь по миноносцам. «Аугсбург», услышав начавшуюся перестрелку, направился с миноносцами полным ходом к месту боя.

«Окунь», идя под водой вдоль берега, в 20 часов снова заметил на норд дымы русских миноносцев и в то же время увидел, что «Аугсбург» начал приближаться. В 20 ч. 40 м. в лодке услышали разрывы о воду снарядов. Крейсер быстро приближался, скорость его хода была около 24 узлов. На нем и двух идущих за ним миноносцах были видны вспышки выстрелов. Командир повернул навстречу крейсеру, атакуя его с левого борта. Лодка маневрировала, не опуская перископа, но имея его над самой поверхностью воды и наблюдая лишь верхушки мачт и трубы крейсера. Приблизившись к противнику, командир повернул круто влево. Лодка зарылась. Руль был отведен и, когда лодка снова всплыла под

перископ, она была уже почти на траверзе крейсера. Командир снова положил руль лево на борт, и в 20 ч. 50 м., находясь от крейсера в расстоянии около 5 каб., на его курсовом угле 100°, выпустил две торпеды. После выстрела командир положил руль право на борт и, принимая воду в добавочную систерну, пошел на глубину. На 43-м футе (13 м) лодка ударилась о грунт. В то же время послышался шум приближающихся миноносцев. Немного спустя они с большой скоростью пронеслись над лодкой. Шум винтов был слышен очень сильно, так как между корпусом лодки и килем миноносцев оставалось около 5 футов (1,5 м). Артиллерийская стрельба прекратилась. Развернувшись на вест, лодка старалась скорее уйти на большие глубины. Ударяясь о неровности грунта, лодка подскакивала вверх, почему командир решил итти на 40 футах (12 м) и только при приближении миноносцев прижимался к грунту. До 23 ч. 20 м. лодка уклонялась от преследования, идя на норд и погружаясь до глубины 60 футов (18 м).

До выпуска торпед лодка не была замечена ни крейсером, ни миноносцами. Выпущенные торпеды прошли мимо. Бывшие с крейсером миноносцы сразу же начали преследование лодки. Видимо, ее атака сбила стрельбу крейсера, так как он, добившись перед тем хорошего накрытия русских миноносцев, вдруг неожиданно прекратил стрельбу. Русским миноносцам удалось благодаря этому без всяких повреждений укрыться в Ирбене.

«Беовульф» в 21 ч. 30 м. подошел к Виндаве и открыл по городу огонь; успев выпустить лишь 13 снарядов, он получил приказание с «Аугсбурга» прекратить обстрел и отходить на зюйд. Это приказание явилось следствием атаки «Окуня». Командовавший операцией опасался задерживать «Беовульф» в районе действия подводной лодки и поэтому прекратил операцию. Обойдя морем опасный в отношении мин район, все немецкие корабли направились фарватером у Стейнорта и далее вдоль побережья в Либаву, куда и прибыли к рассвету. Мимо позиции «Миноги» корабли прошли в 1 ч. 30 м. 29 июня, т. е. ночью. Лодка в темноте увидела в расстоянии 5—6 каб. справа по носу силуэты двух миноносцев. Дав ход, она ушла на глубину 45 футов (14 м), где слышала шум винтов прошедших вблизи кораблей. Всплыв с рассветом, лодка прошла фарватером к Стейнорту, определилась и направилась к Ирбену. Около 15 часов на параллели Бакгофена (схема 8, п. 12) она увидела перископ лодки, от которого отвернула. К полночи лодка вошла в Ирбенский пролив.

Замеченный «Миногой» перископ принадлежал «Е-9», которая, придя в 9 часов 29 июня на назначенную ей позицию (схема 8, п. 12), увидела подводную лодку в надводном положении. Зная, что в этом районе должна находиться «Минога», «Е-9» под водой отвернула от нее. В течение 29 и 30 июня «Е-9» крейсеровала в районе Стейнорта (схема 8, п. 5).

«Окунь», всплыв в 23 ч. 20 м., сразу же начал зарядку. За время пребывания под водой (10 ч. 10 м.) воздух в лодке настолько испортился, что всякое движение вызывало у людей сильную одышку. Не зная точно своего места и опасаясь минных заграждений, лодка

направилась для определения к берегу и с рассветом пошла к Ирбену. В 4 ч. 30 м. увидев какую-то лодку, казавшуюся благодаря рефракции очень большой, «Окунь» погрузился и вскоре разобрал, что это идет «Макрель». Всплыв и переговорив с ней, он пошел в Рижский залив. «Макрель» была выслана вечером 28 июня к Виндаве на смену «Окуня». В течение 29 июня «Макрель» держалась в районе Виндавы, но никого не видела, и 30-го вернулась в Рижский залив.

30 июня русскому морскому командованию стало известно из расшифрованной радиограммы о возвращении всех участвовавших в операциях германских кораблей в базы и о замене дозорных миноносцев вспомогательными тральщиками. Эти сведения совпали с агентурным сообщением о готовящемся 31 июня в Киле императорском смотре германского Балтийского флота. Все это позволило считать, что на это время охранение южной части моря и сообщений Данциг—Либава будет возложено на сравнительно слабые силы.

В то же время, поступающие из Германии агентурные сведения сообщали о растущем недовольстве среди населения затяжной формой войны и возникшими продовольственными затруднениями, в связи с чем германское командование распространяло слухи о мнимых победах, в том числе и на Балтийском море.

Учитывая благоприятную обстановку на театре и стремясь опровергнуть ложные сообщения германского командования о положении на Балтике, командующий русским флотом решил предпринять активную операцию в южной части моря. В соответствии с этим штабом флота был разработан план крейсерской набеговой операции.

Целью операции ставилась бомбардировка Мемеля, чтобы этим доказать германскому общественному мнению боеспособность и активность русского флота. Обстрел должны были произвести: броненосный крейсер «Рюрик», крейсеры «Олег» и «Богатырь» и миноносцы, в том числе и «Новик». Обеспечивать операцию должны были линкоры «Слава» и «Цесаревич», крейсеры «Адмирал Макаров» и «Баян», миноносцы и способные к выходу подводные лодки. В случае встречи на переходе с противником крейсеры должны были вступить при выгодных условиях в решительный бой. При возможности уничтожения противника частью сил остальные должны были продолжать неуклонно выполнение намеченной операции. Способные к выходу подводные лодки, из базирующихся на Ревель и Моонзунд, должны были занять позиции у Стейнорта и в районе Виндавы, оставаясь на позициях в течение 1 и 2 июля. Подводным лодкам типа «Кайман» с рассветом 1 июля надлежало занять позиции в северной части моря и находиться на них в течение того же времени.

В развитие этого плана командующий флотом приказал начальнику дивизии выслать лодки с расчетом к 1 июля занять позиции: первая — русская лодка — у Южного Эланда; вторая — русская — у Северного Эланда, не переходя к северу параллели Висби; третья— английская — в районе Либавы. Срок пребывания на позиции определялся в 6—8 дней.

Командовавший операцией начальник 1-й бригады крейсеров приказал лодкам Або-Оландской шхерной позиции: «Аллигатору», «Крокодилу» и «Кайману» с утра 1 июля занять позиции на линии Уте—Дагерорт (схема 8, пп. 14, 15 и 16).

В дальнейшем приказание командующего флотом было изменено из-за неготовности «Акулы» и «Миноги», и лодкам были назначены новые позиции: к весту от Люзерорта, на норд-вест от Стейнорта и у Риксхефта.

«Е-9», находившейся на позиции (схема 8, п. 5) у Стейнорта, было приказано итти к Риксхефту (схема 8, п. 13), куда она и пришла 1 июля.

К весту от Люзерорта 1 июля была послана «Макрель» (схема 8, п. 7), только что вернувшаяся с позиции у Виндавы; к Стейнорту — послан «Окунь» (схема 8, п. 5).

«Аллигатор», «Кайман» и «Крокодил» вышли на назначенные им позиции в полдень 1 июля.

В это же самое время подготавливалась операция и германскими морскими силами. На 1 июля назначалась очередная заградительная операция у Богшера.

На этот раз все предварительные приказания передавались письменно или по береговому телеграфу. Таким образом, подготовка операции для русских оставалась неизвестной.

Вечером 30 июня из Нейфарвассера вышли броненосный крейсер «Роон», заградитель «Альбатрос» и пять миноносцев. Утром 1 июля из Либавы на соединение с ними вышли «Аугсбург», «Любек» и два миноносца. Рандеву обоих отрядов было назначено к норд-весту от Стейнорта, т. е. как раз в районе позиции «Е-9». Придя в этот район, отряды встретили там густой туман. В течение часа корабли отрядов тщетно пытались всеми средствами найти друг друга, используя для этого все акустические средства, прожекторы, радио и, наконец, посылку миноносцев. «Е-9» в это время со своей позиции уже ушла; направляясь к Риксхефту, она, видимо, разошлась с первым отрядом в тумане. Встреча отрядов была перенесена на параллель Форэ. Весь переход до точки встречи корабли прошли в тумане. Определившись по Готска-Сандэ, отряд в 19 часов разделился: «Любек» направился на середину линии Дагерорт—Утэ, «Роон» держался на зюйд-ост от него, «Альбатрос» с «Аугсбургом» направились к месту постановки к Богшеру. Нервозность немцев в отношении лодок была, повидимому, чрезвычайно велика: «Альбатрос» принял за лодку какой-то плавающий предмет, «Любек» — сломанную вешку и даже открыл по ней огонь.

В 22 ч. 30 м. постановка 160 мин «Альбатросом» была закончена. В 1 ч. 30 м. 2 июля корабли соединились в 35 милях к зюйду от Богшера и направились в обратный путь. При этом командующий операцией дал радио о выполнении задачи и показал свое место.

Отряд русских крейсеров с рассветом 1 июля снялся с якоря и направился, согласно плану, к берегам Германии.

Русские и германские корабли разошлись в тумане и таким образом оказались в тылу друг у друга.

Туман помешал русским осуществить намеченный обстрел Мемеля. В то же время радио германского адмирала, сообщавшее о выполнении им задачи, было русскими расшифровано. Таким образом, местонахождение германских кораблей в северной части Балтийского моря стало известно русскому командованию. Дальнейший радиообмен германских кораблей позволил установить и их движение. Получая все эти сведения, русский адмирал имел полную возможность рассчитывать свои действия для встречи с противником.

В 7 ч. 30 м. 2 июля на параллели Эстергарна русские встретились с германскими кораблями. В результате происшедшего боя заградитель «Альбатрос», сильно поврежденный огнем русских крейсеров, выбросился у Эстергарна на берег (схема 8, п. 17).

Результаты боя могли быть для русских более благоприятны, если бы во время боя «Рюрика» с «Рооном» первому не померещился перископ неприятельской лодки, вследствие чего он отвернул, уклоняясь от ее атаки, и тем дал возможность «Роону» оторваться от него и скрыться в тумане. Крейсера «Адмирал Макаров» и «Олег» также считали себя атакованными во время боя подводной лодкой. В действительности никаких лодок в районе боя не было.

Оторвавшись от русских крейсеров, германские корабли направились к южной оконечности Готланда, где, соединившись совместно, пошли на Риксхефт.

Командующий германскими морскими силами, получив сведения о бое, приказал стоявшим в Нейфарвассере броненосным крейсерам итти немедленно на поддержку.

В 12 часов из Нейфарвассера вышли в сопровождении двух миноносцев броненосные крейсеры «Принц Адальберт» (рис. 16) и «Принц Генрих».

«Е-9», придя на позицию к Риксхефту, держалась в районе выявленного ею 25 мая немецкого фарватера (схема 8, п. 13). В 14 ч. 45 м. она увидела выходившие крейсера в расстоянии 4 миль от себя в тот момент, когда они находились в 6 милях от Риксхефта, между двух полос тумана. Крейсеры шли полным ходом. В 15 часов лодка с расстояния 400 м (2,2 каб.) выпустила торпеды из обоих носовых аппаратов в головной корабль. Лодка при этом считала, что она атакует корабль типа «Дейчлянд» (рис. 17) или «Брауншвейг». Атакованный лодкой «Принц Адальберт», заметив пузырь от выстрела, перископ и след торпеды, дал самый полный ход. Первая торпеда попала в корпус под мостиком, вторая взорвалась о грунт — под кормой. Один из миноносцев сразу же пошел таранить лодку. Пронаблюдав попадание и видя идущий на нее миноносец, «Е-9» дала ход и, приняв воду в добавочную систерну, быстро ушла на глубину, едва избежав таранного удара. На 43 футах (12 м) лодка ударилась о грунт.

«Принц Адальберт», получивший при взрыве большие повреждения, направился к берегу на мелкое место, а когда выяснилось, что корабль возможно удержать на плаву — пошел в Киль, так как увеличившаяся осадка не позволяла войти ни в какой иной порт. С большим трудом крейсеру удалось дойти к 16 часам 3 июля до

Киля. Второй крейсер был возвращен в Нейфарвассер и таким образом была потеряна возможность оказать помощь «Альбатросу».

На месте атаки лодки был оставлен один миноносец, который в течение целого часа удерживал ее на глубине, открывая огонь и пытаясь таранить при каждом подъеме лодкой перископа.

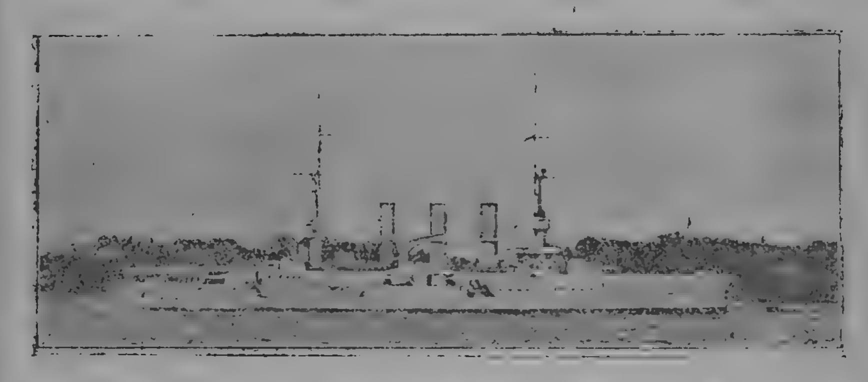


Рис. 16. Броненосный крейсер „Принц Алальберт" (Водоизмещение 9000 т, постройки 1901 г.)

Возвращавшиеся из операции крейсеры вечером 2 июля пришли в Нейфарвассер, пройдя с особыми мерами предосторожности мимо Рикскефта. «Е-9» видела их, но не смогла подойти ближе 15 каб.

В этот же день в районе Мемеля взорвался на мине и погиб германский пароход «Урсула Фишер» (1 300 рег. т), шедший с гру-

Рис. 17. Линейный корабль типа „Дейчлянд". (Водоизмещение 13200 т, постройки 1904 г.)

зом из Либавы в Данциг. Гибель его была приписана также атаке подводной лодки.

Все эти обстоятельства произвели на германское командование сильное впечатление и «вызвали ряд затруднений в вопросах деятельности морских сил» [1].

На следующий день был организован поиск подводных лодок в районе Рикскефта и между Мемелем и Паппензе. Воздушная стан-

---

[1]) Р о л л ь м а н, стр. 166.

ция в Путциге получила приказание нести охрану фарватера на участке Хела—Риксхефт—Леба. Из опасений, что подводная лодка поставила мины, было приказано обследовать и охранять оба фарватера, ведущие к Либаве и особенно место гибели парохода «Урсула Фишер». Начиная с этого времени, каждую ночь один из сторожевых кораблей ходил по фарватеру между Полангеном и Паппензе. Была усилена охрана Зунда, чтобы воспрепятствовать дальнейшему проникновению в Балтику английских подводных лодок.

Командующий германскими разведывательными силами предлагал ограничить походы кораблей и несение крейсерами дозора вблизи от опорных пунктов русских подводных лодок. Одновременно он просил об увеличении числа кораблей для противолодочной охраны.

После боя с германскими кораблями русские крейсеры направились в свои базы. Одновременно начальник бригады крейсеров просил командующего флотом о посылке к месту посадки «Альбатроса» подводной лодки, дабы воспрепятствовать противнику съемке заградителя.

При движении русских крейсеров на север они неоднократно считали себя атакованными подводными лодками противника. На самом деле немецких лодок в это время в море не было. Маяк Дагерорт непрерывно доносил о появлении неприятельской лодки, в то время как в пределах его видимости держался на своей позиции лишь один «Кайман»; миноносцы усиленно преследовали «Крокодила», который оказался несколько западнее своей позиции; видимо, он же был обнаружен «Рюриком» при подходе к устью Финского залива («Рюрик» поворотом уклонился от обнаруженной лодки); пост Утэ доносил о неприятельской лодке, в то время как в действительности это был «Аллигатор».

Подводная лодка «Акула» с рассветом 2 июля вместе с полудивизионом миноносцев особого назначения вышла из Ирбена для поддержки крейсеров на случай их вынужденного под давлением противника отхода. В 12 часов ей было передано приказание итти к Эстергарну и там держаться с целью мешать противнику, в случае его попыток снять «Альбатрос». По пути в 18 ч. 40 м. в 30 милях от Эстергарна «Акула» была атакована неприятельским самолетом, сбросившим на лодку безрезультатно две бомбы. Самолет этот был послан германским командованием к «Альбатросу», но не нашел его и обнаружил лодку уже на обратном своем пути.

Утром 3 июля «Акула» подошла к «Альбатросу», рядом с которым стояли на якорях четыре шведских миноносца. При подходе ей казалось, что она видела неприятельскую лодку. Установив точно, что выбросившийся корабль является «Альбатросом», лодка осмотрела его снаружи и затем осталась крейсеровать в этом районе (схема 8, п. 18), согласно полученному приказанию.

Германское командование для защиты «Альбатроса» от возможных действий против него русских кораблей также выслало подводную лодку «U-A»; выйдя из Либавы утром 3 июля, «U-A» утром 4-го подошла к «Альбатросу», осмотрела его и направилась на ост для зарядки.

В 18 часов «Акула» увидела «U-A» и погрузилась для ее атаки. Поверхность моря была зеркально-гладкая. В свою очередь «U-A» заметила «Акулу» в момент ее погружения, но рассмотреть против солнца точно, что это за предмет перед нею она не смогла. Все же лодка тоже погрузилась. «Акула», не видя в перископ лодки, оставалась под водой. «U-A», не обнаруживая ничего подозрительного, всплыла в позиционное положение и тогда вновь была замечена «Акулой» в расстоянии 12 каб. Повернув на лодку, «Акула» через 3 минуты выпустила одну торпеду, а еще через 2 минуты — вторую. «U-A» заметила перископ приближающейся лодки. Командир всплыл в крейсерское положение и пустил оба дизеля для лучшего маневрирования. Первая торпеда, выпущенная с расстояния около 10 каб., не дошла, от второй «U-A» уклонилась, после чего лодка ушла из этого района на норд-вест. В 23 часа «Акула» направилась в Ирбенский пролив, куда и пришла в 20 часов 5 июля.

«Е-9» вечером 2 июля направилась обратно в базу, и 4-го в 5 часов пришла в Ревель.

Германское командование, с целью продемонстрировать нейтральным странам свое господство в Балтике, выслано 4 июня к Готланду крейсер «Аугсбург» с тремя миноносцами. Крейсер, придя на видимость острова, вернулся в свою базу.

Использовав в проводившейся операции все способные выходить в море подводные лодки, русское командование по окончании операции вынуждено было поставить их в ремонт. Поэтому почти 10 дней лодки в море не высылались.

Германские корабли также были вынуждены заняться исправлениями полученных повреждений.

В результате неудачной для немцев операции главнокомандующий германскими морскими силами в Балтийском море вновь запросил увеличения состава постоянных сил, действующих в Балтике. Начальник морского генерального штаба поддержал на этот раз ходатайство главнокомандующего. В своем представлении по этому поводу морскому министру он писал: «Морские силы Балтийского моря, после выхода из строя «Принца Адальберта» и имеющей большое моральное значение потери «Альбатроса», нужно усилить настолько, чтобы они могли продолжать проводить прежнюю линию ведения войны, имеющую целью отбить у русских охоту к активным действиям в наших водах и при этом достичь возможно больших успехов». [1])

Приказом кайзера от 4 июля в состав морских сил Балтийского моря были временно переданы: IV эскадра, VIII флотилия миноносцев с большим радиусом действия и две подводных лодки.

В состав IV эскадры входили: линейные корабли «Виттельсбах», «Веттин», «Мекленбург», «Швабен», «Церинген», «Эльзас» и «Брауншвейг»; VIII флотилия миноносцев состояла из: XV полуфлотилии «V-185», «V-182», «V-181», «V-183» и «V-184»; XVI полуфлотилии «S-176», «S-179», «S-180», «S-175» и «S-177».

---

1) Ролльман, стр. 177.

Еще раньше в Балтийское море были переданы два линкора типа «Бранденбург», крейсер «Бремен» и большой новый миноносец «V-99».

Кроме этого была сформирована полуфлотилия сторожевых кораблей Балтийского моря. После того как все старания получить еще одну флотилию миноносцев для охраны побережья окончились неудачей, германское командование решилось на ослабление сторожевой службы в западной части Балтийского моря для развития за счет этого средств борьбы с подводными лодками в восточной его части. Восемь сторожевых кораблей из Варнемюнде были переведены в Либаву. Сформированная из них флотилия к началу августа путем присоединения к ней рыбачьих судов, была доведена до двенадцати кораблей. На запад же были переведены четыре менее мореходных и хуже оборудованных сторожевых корабля из Мемеля.

5 июля в Киль пришли по Кильскому каналу IV эскадра и VIII флотилия миноносцев.

В своих указаниях командующему эскадрой главнокомандующий подчеркивал необходимость по мере возможности следовать за продвижениями армии и оказывать ей содействие по ее требованиям. Операции в районе Аландских островов и Ботнического залива в ближайшее время не должны были предприниматься; в течение периода белых ночей подводные лодки не должны были высылаться в Финский залив. Особое внимание командира эскадры обращалось на использование авиации для борьбы с подводными лодками, учитывая большие успехи самолетов против подводных лодок в Северном море.

Одновременно с этим велись работы по восстановлению Либавы, как базы действующих в восточной части Балтики сил.

10 июля отряд из трех крейсеров с полуфлотилией миноносцев произвел разведку до района Богшера.

11 июля в северную часть Балтийского моря вышла IV эскадра. Дойдя до параллели Готска-Сандэ, корабли повернули обратно и вернулись в свои базы.

В течение всего этого времени русских лодок в море не было.

Ввиду назначенного на 14 июля большого наступления германской неманской армии, в задачи которого входило занятие всей Курляндии, германское командование, подготавливая обстрел Виндавы с моря, начало систематическое траление подступов к ней. Тральные работы прикрывались высылаемыми в море крейсерами.

Русскими постами было замечено оживление деятельности германских кораблей у побережья. В связи с этим в Ирбене были сосредоточены русские миноносцы, а к Стейнорту была выслана подводная лодка «Дракон», которая, ввиду продолжавшегося ремонта «Акулы» и «Миноги», была переведена в Рижский залив.

«Дракон» после неудачной попытки выйти 13 июля, когда он вынужден был вернуться из-за свежей погоды, был отправлен на свою позицию у Стейнорта (схема 8, п. 5) 14 июля в 3 ч. 30 м. В этот день работу германских тральщиков прикрывал крейсер «Бремен» с двумя миноносцами. Отойдя от берега на 40 миль, лодка

пошла под одним двигателем, пустив второй на зарядку. В 16 ч. 15 м. на зюйд-зюйд-вест был усмотрен дым. Остановив бензиномоторы и провентилировав помещения, лодка погрузилась и в 16 ч. 30 м. пошла на сближение с дымом. Через некоторое время лодка опознала крейсер и миноносец. «Дракон» смог сблизиться с ними лишь на 50—60 каб. В 17 ч. 40 м. корабли противника, идя курсом вест, скрылись из вида.

Считая себя уже на позиции, командир застопорил ход и продув немного среднюю систерну, вел наблюдение через колпак и оба перископа. В 18 ч. 20 м. он заметил неприятельский миноносец. Доприняв воды в среднюю систерну, командир пытался атаковать его, но ближе 30 каб. подойти не смог. В 19 ч. 20 м. лодка снова всплыла в прежнее положение. В 19 ч. 50 м. командир опять заметил на вест дым и в 20 часов обнаружил неприятельский крейсер и миноносец, идущие курсом ост-зюйд-ост. Уйдя под воду, лодка снова пошла в атаку. Во время приготовления к выстрелу аппаратов обнаружилось, что крышка левого носового аппарата не открывается, повидимому из-за того, что волнорез был погнут волной. В 20 ч. 40 м. с дистанции 7 каб. «Дракон» дал залп тремя торпедами с растворением между ними в 10°. Боясь, что после выстрела лодка выскочит, рулевой слишком переложил рули на погружение, вследствие чего лодка сильно зарылась. Выпущенные ею торпеды прошли мимо. Увидев их след и место выстрела, крейсер пытался таранить лодку. Лодка слышала взрыв, вероятно, сброшенных подрывных патронов. Через 2—3 минуты, подняв перископ, она наблюдала, как крейсер и миноносец безуспешно ее искали, подходя к ней на дистанцию до 3 каб. Уклоняясь от миноносца, лодка все время пыталась атаковать крейсер. В 21 ч. 36 м. постепенно теряя пловучесть, она имела горизонтальные рули переложенными на полный угол на всплытие и держалась на полном ходу при диференте на корму 4°. Вследствие сильного искрообразования, один электромотор пришлось остановить; несмотря на то что второй электромотор работал на полный ход, лодка стала быстро тонуть. Продувая среднюю систерну, удалось остановить дальнейшее погружение лодки. С устранением диферента получилась возможность снова пустить оба электромотора (причина искрения — сдвиг якоря на диференте). В 22 часа ей удалось занять положение, при котором миноносец находился с противоположного борта крейсера. В 22 ч. 30 м. лодка выпустила торпеду из кормового аппарата с расстояния 4—5 каб. Было уже довольно темно. Крейсеру удалось уклониться от торпеды, положив руль на борт и дав обеим машинам полный ход назад.

Так как на лодке оставалась лишь одна торпеда, установленная на ход по поверхности, и батарея сильно разрядилась, командир решил прекратить атаки и, уйдя на глубину 55 футов (17 м), пошел на норд. В 23 ч. 30 м. он всплыл под перископ и увидел позади траверза пламя пожара в недалеком, как казалось, расстоянии. В полночь лодка всплыла на поверхность и пошла дальше в надводном положении. Справа по траверзу еще долго было видно пламя и зарево пожара. Командир приписывал этот пожар воспламенению нефти на крейсере, но в действительности это, видимо, был пожар на берегу.

В 10 ч. 30 м. 15 июля лодка пришла в Аренсбург и донесла о предполагаемом потоплении крейсера.

13 июля в 8 ч. 30 м. на позицию между Готландом и позицией «Дракона» из Дагербю был послан «Кайман». 14 и 15 июля лодка провела на позиции, подходя ночью для определения места к южной части Готланда. На рассвете 15 июля она видела на горизонте крейсер «Тетис», прикрывавший в этот день тральные работы. 16 июля, ввиду резкого падения барометра, лодка решила итти обратно, но увидя в 6 часов на осте дым, она пошла на сближение. В продолжение часа лодка пыталась сблизиться для атаки с «Тетисом», однако крейсер повернул на зюйд-ост и стал удаляться. Отойдя к весту, лодка всплыла и направилась к Дагерорту. Вечером 16-го, подходя к Дагерорту, лодка вследствие тумана маяка не открыла и ночевала без хода в море. Утром 17-го она подошла к В.-Дагерорту и стала на якорь, сообщив о результатах крейсерства. В 13 ч.

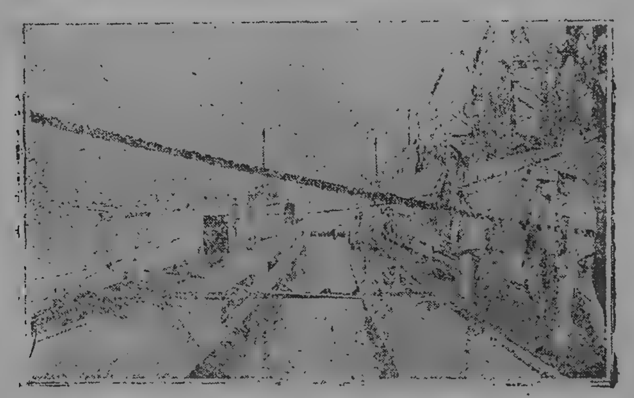


Рис. 18. Подводные лодки „Барс" и „Гепард" у борта спасательного судна „Волхов".

она направилась в Эре. По пути ей пришлось погружаться от перископа подводной лодки. В 23 часа лодка пришла в Эре.

Будучи на позиции, командир лодки. не зная, где находятся по соседству другие русские лодки, боялся выходить из назначенного ему квадрата, хотя иногда обстановка требовала это сделать. За время с начала кампании лодка сделала 1532 мили и требовала ремонта механизмов. Во время похода наблюдалась постоянная головная боль и угорание мотористов, вследствие прорыва газов из бензиномоторов.

15 июля германские тральщики выполняли траление в районе Бакгофена. В прикрытии их были три крейсера: «Аугсбург», «Любек» и «Тетис». Русские выслали в прибрежный район для наблюдения за действиями германских кораблей четыре миноносца. Их появление заставило немцев прекратить траление. Крейсеры сделали попытку отрезать миноносцы, но безуспешно.

17 июля русские миноносцы, высланные вдоль побережья для наблюдения за противником, имели перестрелку с германскими миноносцами.

В тот же день из Кронштадта в Ревель перешли окончившие постройку «Барс» и «Гепард» (рис. 18).

Лодки эти имели следующие элементы: водоизмещение надводное 650 т, подводное 782 т; скорость хода над водой 10—11 узлов, под водой 7,75 узла; дальность плавания над водой 3000 миль 10-узловой скоростью, под водой 28 миль полной скоростью; торпедных аппаратов лодки имели: два носовых трубчатых, два кормовых

Рис. 19. Носовая часть подводной лодки „Барс".

трубчатых и восемь наружных решетчатых; артиллерийское вооружение — две пушки 57 мм и одна 37 мм; двигатели — два дизеля по 250 сил. Таким образом, это были вполне современные лодки. Поскольку это были первые большие лодки, построенные на русских заводах, — они имели ряд дефектов в своих механизмах, что влекло за собой первое время очень частые поломки. Отчасти это объяснялось и отсутствием навыков у личного состава в обращении с новой материальной частью лодок.

18 июля к Виндаве по просьбе сухопутного командования были высланы германские крейсеры и миноносцы, но содействие их не понадобилось, так как ко времени их подхода Виндава была занята сухопутными войсками. Корабли, опасаясь атак русских подводных лодок, вернулись в Либаву.

Предрешив уже ранее отвод войск из Курляндии, русские отступали почти без всякого сопротивления.

В 15 ч. 35 м. 18 июля на позицию к Виндаве была выслана «Акула». Следуя северным проходом Ирбена в 12 милях от Люзерорта (схема 8, п. 19), лодка обнаружила вокруг себя всплывшие неприятельские мины. Развернувшись машинами, она вышла из опасного района и обошла его с норда. Вечером сломался валик масляной помпы, качающей отработанное масло в масляный ящик. Пришлось масло спускать в трюм и оттуда откачивать за борт. Благодаря этому за лодкой оставался сильный масляный след.

19 июля лодка держалась в трех милях от берега по середине между Люзерортом и Виндавой (схема 8, п. 20). В 18 ч. 30 м., получив известие по радио, что Виндава занята немцами, а Люзерорт оставлен, а также ввиду наступления густого тумана, лодка решила оставить позицию и итти обратно к Церелю. Переданное ей по радио приказание продолжать крейсерство еще в течение двух суток, лодка не приняла, так как ввиду тумана радиосеть была спущена, а кто-то дал позывными лодки квитанцию. Ночью лодка подошла к Церелю.

Кроме «Акулы» 18 июля высылался на позицию к Ирбену «Дракон», вернувшийся вечером обратно.

Германское командование в это время выслало в северную часть Балтийского моря эскадру линейных кораблей с целью разведки, а если представится возможность, то и нападения на русские силы.

Вечером 18 июля пять линейных кораблей типа «Виттельсбах» вышли из Нейфарвассера, идя на этот раз мимо Брюстерорта. 19-го к ним присоединились вышедшие из Либавы крейсеры «Любек», «Эльзас», «Роон» и линейный корабль «Брауншвейг» с миноносцами. Эскадра прошла западнее Готланда до широты Ландсорта и вследствие туманной погоды вернулась 20-го в Либаву. Так как глубина гавани Либавы для линейных кораблей типа «Виттельсбах» была недостаточна, они 21-го после полудня перешли снова в Нейфарвассер.

20 июля в 17 часов из Ревеля на пути Либава—Данциг была выслана окончившая ремонт «Е-1». 21 июля лодка пришла на свою позицию (схема 8, п. 21), но уже после прохода через этот район эскадры линейных кораблей. На этой позиции лодка оставалась до 24 июля. 22 июля в 10 ч. 53 м. «Е-1» атаковала, выпустив две торпеды, германский сторожевой корабль «Неймюлен». Торпеды прошли мимо. Корабль после коротких поисков, ввиду отсутствия на нем противолодочных средств, продолжал поход. 25 июля, вследствие появления течи, лодка пошла обратно, идя вдоль восточного берега Готланда.

21 июля «Аугсбург», выйдя из Либавы, произвел разведку до линии Готска-Сандэ — Сарычев и в тот же вечер вернулся в базу.

22 июля на позиции у входа в Ирбен высылался «Дракон», вернувшийся утром 23 июля к Церелю.

В это время германские войска заняли Тукум и вышли к побережью Рижского залива. Одновременно под давлением германо-австрийских армий русские войска отступали и на всем протяжении остального фронта и в руки противника была отдана вся Польша.

Таким образом, левый фланг и ближайший к нему тыл германской армии оказались под ударами русских морских сил. Это, естественно, должно было целеустремить боевые действия на Балтийском море на борьбу за обладание Рижским заливом.

5. ПЕРИОД ВТОРОЙ РИЖСКОЙ ОПЕРАЦИИ.

(Схема 9.)

Под влиянием успешно развивающегося наступления немецких войск на рижском фронте высшее германское командование высказало пожелание командующему германскими морскими силами в Балтийском море, чтобы флот произвел демонстрацию в Рижском заливе, с целью сковать русские войска возможно дальше к востоку от Двины. В случае занятия Риги и Усть-Двинска на флот возлагалась охрана с моря фланга продвигающихся вдоль побережья войск.

Во исполнение этого предложения командующий приказал немедленно приступить к прокладке безопасного от мин фарватера в Рижский залив для больших кораблей. Одновременно был разработан план минных постановок у южного выхода из Моонзунда и представлены соображения о возможных операциях в Рижском заливе в связи с продвижением армии. Согласно плану, «Роон», два легких крейсера, два новых миноносца «V-99» и «V-100», полуфлотилия миноносцев и заградитель «Дейчлянд» должны были прорваться за тралами в залив. Одновременно с заграждением Моонзунда надлежало также заградить выход из Пернова, на который, по германским сведениям, базировались подводные лодки.[1]) На его мелководном фарватере должны были быть затоплены три малых парохода. Операцию должны были прикрывать: со стороны Ирбенского пролива IV эскадра с легкими крейсерами и миноносцами, а у выхода из Финского залива две или три подводные лодки.

Русское командование, сознавая увеличивающуюся угрозу прорыва в Рижской залив германского флота, в то же время готовилось оказать содействие флангу отступавшей к Шлоку русской армии. С этой целью в Ригу были посланы четыре миноносца, в Усть-Двинск—две канонерские лодки и отдано распоряжение о постановке заграждений в районе побережья у устья реки Северная Аа и между островами Руно и Домеснес. Все эти операции были закончены 22 июля. Чтобы не ослаблять силы Рижского залива, вместо находящихся в ремонте подводных лодок 4-го дивизиона, в Рижском

---

[1]) Основанием для этих сведений послужило пребывание в Пернове некоторое время трех малых лодок (номерных) инженерного ведомства.

заливе была задержана часть лодок 3-го дивизиона, входящих в состав сил Або-Оландской позиции.

С целью помехи тральным работам противника в Ирбенском проливе, 24 июля русским командованием была выслана на двое суток на позицию к весту от Люзерорта подводная лодка «Акула». С утра 24-го «Акула» вышла от Цереля и в течение двух суток крейсеровала в позиционном положении на заданной ей позиции; никаких судов ни в Виндаве, ни в море она не видела, и в 4 ч. 30 м. 26 июля вернулась в Рижский залив.

24 июля германским командованием были высланы в разведку на линию Форэ—Церель крейсер «Любек» и два миноносца. Не обнаружив противника, корабли в тот же вечер вернулись в Либаву.

Тяжелое положение русских войск на сухопутном приморском фронте у Шавлей позволяло немцам рассчитывать, что наступление германской армии на Ригу ускорится. Однако, неготовность кораблей и штормовые погоды задерживали тральные работы, необходимые для обеспечения операции с моря. Для подготовки кораблей командующий разведывательными силами отменил с 26 июля все выходы в море, кроме ежедневных выходов одного крейсера с миноносцем в дозор на линию Форэ—Фильзанд. В то же время производилось сосредоточение и подтягивание сил, назначенных для участия в намеченной операции.

Ввиду увеличившегося по мере приближения к Риге сопротивления русских войск, германское армейское командование сообщило морскому командованию о том, что операции армии против Риги задерживаются и могут состояться не ранее августа месяца. Так как подготовка к операции уже велась, командующий морскими силами решил выполнить ее по приходе выделенных сил из состава Флота Открытого Моря, не ожидая наступления армии.

25 июля командующий русским флотом, считая необходимым обеспечить фланг армии от ударов со стороны моря и высадки в тыл десанта, и в то же время желая сохранить возможность свободного выхода для флота в Балтийское море через Рижский залив, предписал командующему минной обороной:

> «1. Всеми мерами противодействовать проходу неприятеля в Рижский залив, но отступить на Моонзунд в случае невозможности без больших потерь сдержать натиск противника на Ирбенскую позицию.
>
> 2. В случае прорыва противника в Рижский залив, стараться уничтожить, базируясь на Моонзунд, прорвавшиеся силы, особенно в случае попытки противника высадить на побережье десант.
>
> 3. Не допустить проникновения противника в Моонзунд».

В развитие предписания командующего флотом начальник минной обороны поставил начальнику минной дивизии, возглавлявшему морские силы Рижского залива, основной задачей: «. . . сохранение за собой на возможно продолжительное время свободного выхода через Ирбен в море русским миноносцам и подводным лодкам для дей-

ствия на путях неприятеля (в частности у Либавы и Виндавы) и недопущение проникновения неприятеля в Рижский залив».

В развитие этой задачи ему предписывалось:

«1. Заграждая Ирбенский пролив, оставить в нем два выхода, северный и южный, причем второй по малым глубинам 4,2 м (14 футов).

2. Используя темные ночи и туманы, высылать на пути неприятеля миноносцы для нанесения вреда противнику всеми средствами, в том числе и постановкой мин.

3. Мины ставить небольшими банками или неправильными линиями в районах, где действия русских лодок маловероятны. Из этих соображений не ставить мин в районах: на норд-вест от Стейнорта и на вест от Цереля.

4. Для защиты Ирбенской позиции лодки развертывать на позициях впереди нее в море, имея позади заграждения канонерскую лодку «Храбрый», заградитель «Амур» и эскадренные миноносцы.

5. При наступлении противника большими силами и невозможности удержать его подводными лодками и огнем, не допуская больших потерь в миноносцах, отходить на подготовленную Моонзундскую позицию. В последнем случае необходимо уведомить Ригу и Пернов для окончательной подготовки этих портов.

6. Моонзундская позиция имеет значение, аналогичное с Ирбенской, в смысле сохранения выхода нашим миноносцам и подводным лодкам в Рижский залив для действий на путях неприятеля в Ригу и Пернов и недопущения противника в Моонзунд.

7. Чтобы создать лучшую обстановку для действий русских подводных лодок и миноносцев поставить редкое минное поле между о-вом Руно и западным берегом. Проход через такое поле должен повлечь потери и стеснить плавание кораблей противника. Надлежит иметь в виду, что мин имеется ограниченное количество.

8. В случае занятия противником островов и невозможности долее держаться в Моонзунде — третьей позицией являются финляндские шхеры».

К 28 июля сведения разведки, а также и вся обстановка на театре ясно указывали русским на готовящуюся операцию германского флота против Рижского залива. Командующий флотом, признавая весьма важным длительное удержание в своих руках Ирбенского пролива — ключа к обладанию Рижским заливом и Моонзундом, испросил разрешения на перевод в Рижский залив линейного корабля «Слава». Так как северные фарватеры, вследствие малых глубин, не позволяли «Славе» пройти в Рижский залив, был разработан план операции ввода ее через Ирбенский пролив.

Согласно этому плану, по выходе из Эрэ, «Славу» должны были сопровождать 1-я бригада крейсеров и миноносцы. Линейные ко-

рабли «Андрей Первозванный» и «Император Павел», находясь в Эрэ, должны быть в полной готовности к выходу в море. Накануне выхода «Славы» из Эрэ в проход между Готландом и Виндавой должна быть выслана «Е-9». Кроме того, вечером в день выхода «Славы» предполагалось выслать на позиции из Рижского залива две подводные лодки. В день подхода «Славы» к Ирбену из Рижского залива навстречу должны были выйти миноносцы для охраны траления и проводки корабля по фарватеру. Выход «Славы» назначался на 17 час. 30 июля.

В дальнейшем, количество участвующих лодок было увеличено и в результате для обеспечения намеченной операции были высланы на позиции следующие лодки: «Е-1» — к Эстергарну; «Е-9» — к Либаве; «Дракон» — на параллель Бакгофена; «Аллигатор» и «Кайман» — на подходы к Ирбену с юга.

«Е-1» вышла из Ревеля 29 июля в 20 часов. 30 июля, находясь на назначенной ей позиции (схема 9, п. 1), в 21 ч. 12 м. лодка атаковала три высланные немцами в этот район прорывателя заграждений: «Аахен», «Золинген» и «Отенсен». Эти корабли были посланы 30 июля с целью обследовать в течение трех дней район между Готландом и Курляндским берегом для обнаружения в нем еще неизвестных русских заграждений. Выпущенная лодкой торпеда попала в «Аахен». В 21 ч. 20 м. лодка выпустила торпеду в «Золинген», но торпеда прошла мимо. Благодаря сильной волне (около 5 баллов) корабли не видели выпущенных лодкой торпед и, считая атаку лодки в такую волну маловероятной, взрыв «Аахена» приписали мине.[1]) «Аахен» через 15 минут затонул. Остальным кораблям было приказано вернуться.

«Е-1», пробыв на позиции 31 июля, утром 2 августа вернулась в Ревель.

«Е-9» вышла из Ревеля одновременно с «Е-1» и через пост Дагерорт получила приказание итти через Эстергарн к Либаве. 30 июля, проходя мимо Эстергарна (схема 9, п. 2) лодка наблюдала издали взрыв «Аахена». 31 июля она подошла на 8 миль к Либаве (схема 9, п. 3). Несмотря на сильное волнение, лодка заметила в гавани не менее девяти военных кораблей. Не обнаружив в море кораблей противника и объясняя это тем, что район этот слишком опасен от мин, лодка утром 2 августа тоже вернулась в Ревель.

30 июля в 16 часов «Дракон» вышел из Рижского залива. Из-за большой волны он шел против нее самым малым ходом. Днем 31-го, подходя к назначенной позиции (схема 9, п. 4), он заметил дым и пытался в течение 2,5 часа атаковать ходивший переменными курсами однотрубный пароход. Днем 1 августа лодка вернулась к Церелю. За время похода «Дракону» волнами помяло рубочную надстройку, заклинило верхний штурвал, вырвало и унесло несколько листов обшивки и переборку рубочной надстройки, повредило носовые горизонтальные рули и причинило ряд других повреждений.

---

[1]) Сообщение русского телеграфного агентства о потоплении подводной лодкой большого транспорта разъяснило немцам действительную причину.

«Слава» на рассвете 31 июля без всяких помех вошла в Рижский залив, после чего сопровождавшие ее крейсеры вернулись в Гельсингфорс.

После ввода «Славы» в Рижский залив заграждение в Ирбене было усилено новыми минными заграждениями и противолодочными сетями.

Ввод «Славы» в залив был замечен немцами с Михайловского маяка и в тот же день стал известен германскому командованию.

1 августа в 10 часов в разведку к Фильзанду был выслан «Аугсбург» с двумя новыми большими эскадренными миноносцами «V-99» и «V-100», а четыре броненосных крейсера с «Любеком» и миноносцами—для крейсерства к весту от Либавы. Днем одним из миноносцев охранения в 30 милях на ост-зюйд-ост от Хоборга была замечена подводная лодка (видимо, «Е-9»); корабли сейчас же отвернули, благодаря чему и избежали встречи с лодкой. С темнотой отряд, обходя место гибели «Аахена», поднялся до Эстергарна. «Аугсбург» в течение 1 и 2 августа крейсеровал на линии Церель—Форэ. Возвращавшаяся «Е-9» прошла этот район ночью, почему и не видела «Аугсбурга».

Отряд германских броненосных крейсеров утром 2 августа, ввиду отсутствия в море русских кораблей, вернулся в Либаву.

1 августа заградитель «Амур» и миноносцы обстреляли Михайловский маяк и находящуюся близ него деревню, где по данным русской разведки находился германский отряд с артиллерией.

Немцы немедленно приступили к укреплению этой позиции. Были произведены земляные работы и установлены снятые с «Бранденбурга» два 105-см скорострельных орудия.

Действия русских кораблей против фланга германской армии причиняли немцам большие затруднения. Для немцев становилось необходимым положить конец господству русских сил в Рижском заливе.

1 августа в Рижский залив была послана подводная лодка «U-A». Лодка прошла в залив в надводном положении вплотную к берегу. На следующий день она была обнаружена русскими миноносцами. Атаковав неудачно один из миноносцев, лодка в ту же ночь вышла из залива.

Улучшившаяся 2 августа погода позволила немцам использовать для разведки и воздушные силы. С этой целью 2-го был выслан цеппелин «L-5».

Присутствие утром 2 августа «Аугсбурга» с двумя большими миноносцами у Сарычева стало известно русскому командованию. В этот район была выслана подводная лодка «Аллигатор».

В 3 ч. 20 м. лодка снялась с якоря у Цереля и направилась в Ирбенский пролив. В 7 часов «Аллигатор» заметил летящий к лодке неприятельский самолет и приготовился стрелять по нему из 37-мм пушки и пулемета, но самолет, не долетев до лодки, повернул на норд-вест и скрылся. Придя к Сарычеву и не найдя там противника, лодка направилась на позицию к весту от Люзерорта. Около 10 часов, заметив дым, лодка начала маневрирование с целью атаки, но ближе 4—5 миль подойти к цели ей не удалось.

Это был крейсер «Аугсбург». В 12 ч. 35 м. лодка всплыла и пошла прежним курсом на позицию. В 13 ч. 05 м. слева на траверзе в расстоянии 3—4 миль был замечен цеппелин, летевший параллельным курсом на высоте 500 м. Лодка сразу же погрузилась. Цеппелин в это время повернул и вскоре оказался над лодкой. С него были замечены перископы лодки, видимо, не успевшей еще в тот момент уйти на глубину. Раньше, чем воздушный корабль мог сбросить бомбы, лодка ушла на такую глубину, что ее уже было невозможно обнаружить; цеппелин же сбросил 2 бомбы, взорвавшиеся в то время, когда лодка была на глубине 30 футов (9 м). Уйдя после взрывов на глубину 40 футов (12 м), лодка легла на обратный курс и пошла самым малым ходом. Через 40 минут она всплыла под перископ и снова увидела летевший невдалеке цеппелин. Уйдя опять на глубину и через час всплыв, лодка опять увидела цеппелин милях в 10-ти за кормой. Минут через 15 цеппелин скрылся, лодка всплыла и пошла по направлению к позиции, одновременно заряжая батарею.

На позицию (схема 9, п. 5) лодка пришла в 2 ч. 25 м. 3 августа. Погода была тихая и лодка держалась без хода. В 19 ч. 10 м. она пошла обратно в Рижский залив.

В 20 часов (схема 9, п. 6) на зюйд-вест было замечено густое облако дыма. Лодка погрузилась и пошла на сближение. Вскоре обнаружилось, что это отряд эскадренных миноносцев. Они шли двумя колоннами по три миноносца, а два держались в двух милях слева впереди. Это были миноносцы 8-й флотилии, высланные вместо крейсеров в широкую дозорную цепь до параллели Даго. В 21 ч. 20 м. лодке удалось сблизиться лишь на 8 каб. с концевым миноносцем, по которому она и выпустила залп из трех торпед. Не опуская перископа, лодка наблюдала результат залпа. Попаданий не было (расстворение между торпедами было принято 10°). Атаки лодки миноносцы не заметили. У двух последних миноносцев лодка заметила на палубе мины.

Когда миноносцы отошли миль на 8, лодка всплыла и, пустив один двигатель на винт, другой на зарядку, пошла прежним курсом к Церелю. Вечером 4 августа она пришла в Аренсбург. Промах тремя торпедами командир объяснял плохим состоянием торпед, находившихся в аппаратах без прокачки больше месяца.

Германское командование, готовясь к операции, продолжало в эти дни тральные работы в районе Виндавы. В то же время были высланы подводные лодки к устью Финского залива.

«UC-4» 4 августа проникла на фарватер к Эрэ и, маневрируя на виду поста, поставила на фарватере змейкой 12 мин, на которых впоследствии взорвался и погиб заградитель «Ладога».

«U-26» оперировала в районе Дагерорт—Бенгтшер.

3 августа на смену «U-26» вышла «U-10». Вынужденная вернуться из-за повреждения в машинах лодка по собственному почину без санкции командования, идя все время в надводном положении, обстреляла 7 августа маяки Бенгтшер и Оденсхольм.

Явно демонстративная деятельность лодок, обстреливавших маяки и появлявшихся в надводном положении вблизи постов, на

фоне данных воздушной разведки и сведений агентуры окончательно убедили русских в подготовке немцами операции прорыва в Рижский залив в ближайшие же дни. В ожидании этой операции, из Ревеля в Аренсбург были срочно высланы новые лодки «Барс» и «Гепард», которые пришли в Аренсбург 4 августа. Тогда же были высланы на позицию к весту от Ирбена «Дракон» и к Либаве «Е-1».

«Дракон» вышел из Аренсбурга утром 4 августа и направился в назначенную ему позицию (схема 9, п. 5).

«Е-1» вышла из Ревеля в ночь на 4 августа, имея приказание итти на два дня ко входу в Либавскую гавань.

В этот же день командующий силами Рижского залива получил от командующего флотом приказание, ввиду появления неприятельских лодок в Рижском заливе и готовящейся немцами операции, принять следующие меры против неприятельских лодок:

1. Усилить минные заграждения в Ирбене, доведя их сколь возможно ближе к малым глубинам.
2. Затопить на прибрежном фарватере 50 лайб.
3. Поставить в Ирбенском проходе противолодочные сети.
4. Оборудовать места стоянок кораблей противоминными сетями и бонами.

В соответствии с этим русскими миноносцами в ближайшие дни был произведен ряд постановок мин и сетей в Ирбенском проливе и в районе Аренсбурга.

4 августа германские тральщики производили траление в районе Виндава—Люзерорт. Их охраняли крейсеры «Аугсбург» и «Бремен». В прикрытии в 20—30 милях к северо-западу от Виндавы находились броненосные крейсеры. Вечером корабли вернулись в Либаву.

Беспокойство, внушаемое германскому командованию действиями русских морских сил в Рижском заливе против фланга германской армии, заставило придать готовящейся операции более серьезные размеры. Германские силы в Балтике были усилены еще 1 эскадрой Флота Открытого Моря (8 линейных кораблей, 3 линейных крейсера, 4 легких крейсера и 31 миноносец).

Развертывание сил для операции началось 4 августа. Флотилии миноносцев были посланы в Засcниц, Свинемюнде, Данциг и Либаву. В Либаву же на присоединение к разведывательным силам был выслан крейсер «Пиллау». Одновременно было начато контрольное траление фарватеров, выбранных для следования линейных сил.

5 августа, исходя из имеемых сведений о близком прорыве немцев в Рижский залив, командующий флотом приказал выслать часть лодок в море, дабы заранее занять благоприятные для атак позиции.

Утром 5 августа «Е-1» подошла на 5 миль к стенке Либавского аванпорта (схема 9, п. 7) и увидела в гавани: «Роона», 2 корабля типа «Виттельсбах»; 3—«Дейчлянд» и еще 5 других боль-

ших кораблей. Один тральщик ходил по линии ост-вест в пределах 5—15 миль от берега, повидимому, в протраленном фарватере. Он значительно облегчал лодке ориентировку. Пробыв на позиции до вечера 6 августа, лодка пошла обратно. 7 августа в 16 часов, получив с Тахконы сведения, что на норд-вест находится немецкая лодка, «Е-1» погрузилась и пошла в указанном ей направлении. В 18 часов она увидела заряжающуюся лодку (схема 9, п. 25). Это была «U-10» (рис. 20). Когда «Е-1» приблизилась на 2000 м, «U-10» дала ход и ушла. 8 августа «Е-1» вернулась в Ревель. Данные ее разведки подтвердили сведения о готовящейся немцами операции, так как до этого в Либаве немецких кораблей в таком количестве не наблюдалось.

«Дракон» 5 августа, находясь на позиции (схема 9, п. 5), никого не видел. 6 августа рано утром на полосе зари он увидел в расстоянии 20 каб. силуэт неприятельского миноносца, шедшего от маяка Люзерорт малым ходом. Отворачивая от миноносца, он погружался, с расчетом уменьшить скорость сближения и стрелять кормовой торпедой, установленной на ход по поверхности, специально против миноносцев. Погрузившись, лодка выстрелила с расстояния около 4 каб. Торпеда прошла мимо. После выстрела лодка пыталась развернуться для стрельбы из носовых аппаратов. Миноносец, видимо, заметил след торпеды, так как, не стреляя, повернул на обратный курс и ушел. 7 августа «Дракон» вернулся к Церелю.

Тем временем развертывание германских сил продолжалось. Согласно приказу командующего операцией вице-адмирала Шмидта, задачей морским силам ставилось: протралить от мин средний и южный фарватеры в Ирбенском проливе; прорваться в Рижский залив; разбить морские силы противника; заградить минами южный выход из Моонзунда; заблокировать гавань Пернова и произвести демонстративный обстрел Усть-Двинска. В завершение операции назначался обстрел Утэ, как базы русских подводных лодок.

В 18 часов 6 августа на соединение с IV эскадрой вышли из Киля I и II разведывательные группы и I эскадра. В течение ночи они прошли Фемарн-Бельт и узкость у Гиедзера, к полудню 7 августа подошли к банке Штольпе, откуда они легли на курс норд-ост и 16-узловым ходом пошли на соединение с IV эскадрой. На рассвете 8 августа эскадры соединились. «Минога», вышедшая к Либаве на смену «Е-1», видела 7 августа часть этих сил.

Утром 7 августа из Либавы вышли два прорывателя заграждений для обследования фарватера от Стейнорта на Люзерорт. После полудня вышли «Аугсбург» и «Пиллау» с двумя миноносцами для постановки бочки у начала фарватера в Ирбен. Ночью, после постановки бочки, отряд держался к весту от б. Сарычев и с рассветом пошел вдоль берега Эзеля с целью обнаружения русских воздушных станций. Несколько позже вышел из Либавы отряд тральщиков под охраной «Бремена» и «Брауншвейга» с миноносцами. К 4 часам 8 августа отряд подошел к точке начала траления.

Отряд «Аугсбурга» вечером 7-го был замечен русскими с Цереля, вследствие чего командование приказало выслать на позиции все способные выйти в море лодки. Однако, лодки из-за неготовности

к выходу задержались и направились на позиции лишь днем 8 августа.

«Дракон» 8 августа дважды выходил из Аренсбурга на внутреннюю со стороны Рижского залива позицию у Ирбена, но вынужден был из-за неисправности механизмов уйти.

«Гепард» в 5 часов вышел также на внутреннюю позицию у Ирбена (схема 9, п. 8).

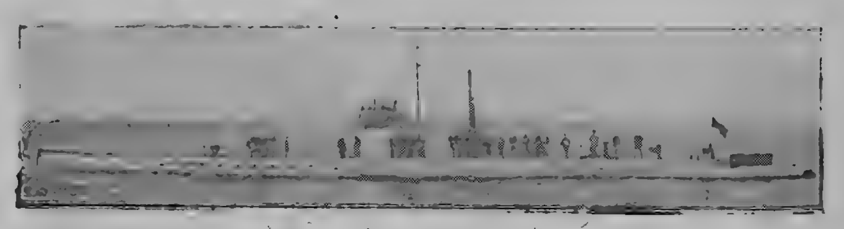


Рис. 20. Подводная лодка „U-10".

С рассветом 8 августа русские обнаружили у входа в Рижский залив большое количество неприятельских кораблей, после чего к минному заграждению были сосредоточены миноносцы, канонерские лодки и линейный корабль «Слава».

В 4 часа тральщик отряда «Брауншвейга» начали траление фарватера в Ирбенский пролив. Вскоре же один из тральщиков подорвался на мине и затонул.

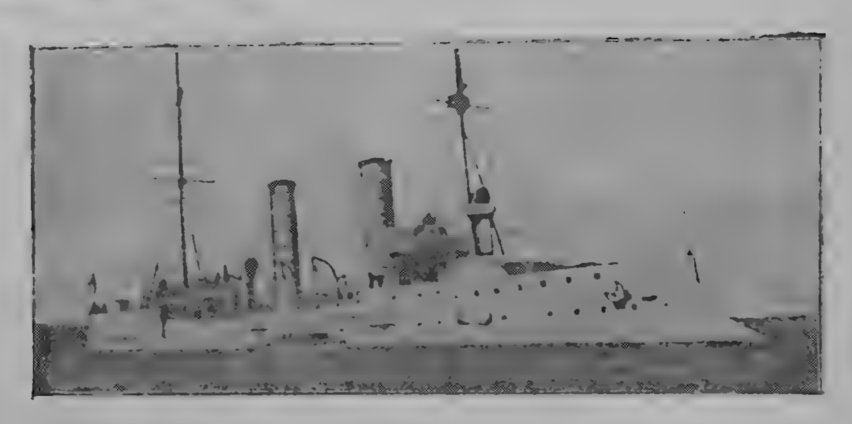


Рис. 21. Крейсер „Тетис". (Водоизмещение 2650 т, постройки 1900 г.)

Около 6 часов к тралению южного прохода приступил и отряд тральщиков, пришедший из Виндавы в сопровождении крейсера «Тетис» (рис. 21). Вскоре «Тетис» подорвался на мине. Крейсер стал на якорь и позднее был отбуксирован за корму в Либаву.

Русские миноносцы и канонерские лодки огнем своей артиллерии мешали работе тральщиков. «Брауншвейг» с присоединившимся к нему «Эльзасом» со своей стороны отгоняли русские миноносцы. В это время пять линейных кораблей типа «Виттельсбах» с крейсе-

рами держались у входа в Ирбенский пролив, ожидая, когда будет протрален проход. Корабли тщательно охранялись от подводных лодок миноносцами. Несколько раз разным кораблям мерещились перископы и потому миноносцам было приказано нести противолодочное охранение, не считаясь с границами протраленных фарватеров. Один из миноносцев «S-144» вышел из фарватера и подорвался на мине; с помощью двух других миноносцев он был отведен в Либаву.

Русские самолеты атаковывали германские силы у Ирбена, причем один из самолетов был сбит и летчик взят в плен. Из расспросов летчика немцы узнали о нахождении в Рижском заливе трех больших и четырех малых подводных лодок и о готовности всех четырех русских дредноутов типа «Петропавловск».

Германские тральщики под огнем русских кораблей дважды были вынуждены бросать траление и отходить и затем вновь его начинать, когда поддерживающие их корабли заставляли отходить русских.

В 14 часов, когда тральщики, в третий раз начав траление, попали на новую линию мин, германский адмирал решил прекратить операцию прорыва, считая, что, вследствие задержки с тралением, заградитель «Дейчлянд» не успеет в этот же день поставить мины у Моонзунда; в случае же переноса операции на утро, пришлось бы оставить без достаточной защиты корабли, вошедшие в Рижский залив, в то время как русские подводные лодки могли их атаковать в выгодных для себя условиях. Число миноносцев, благодаря подрыву и конвоированию подорванных кораблей, уменьшилось и было весьма вероятным и дальнейшее уменьшение их числа.

В 14 ч. 45 м. погиб еще один тральщик «Т-58». После этого тральщики, прекратив работу, пошли в Виндаву, а «Дейчлянд» и другие вспомогательные корабли вернулись в Либаву.

I эскадра утром поднялась до широты Готска-Сандэ, а после полдня отошла на линию Стейнорта. На каждый корабль было лишь по одному охраняющему миноносцу. Из экономии угля эскадры держали ход 14 узлов. I разведывательная группа дошла до середины линии Готска-Сандэ — Богшер, спустилась к Ирбену и снова поднялась до Коппарстенарнэ. Легкие крейсеры ходили взад и вперед между теми же линиями. Все эти корабли ходили зигзагами, меняя курсы через каждые полчаса.

Командующий русским флотом, как только стали ясны намерения немцев, указывая на слабый (как он считал) состав германских сил, просил верховного главнокомандующего разрешить, ввиду исключительно благоприятной обстановки, выйти против германских сил с двумя дредноутами и бригадой крейсеров. Разрешение было дано, но лишь 9-го числа, когда обстановка уже значительно изменилась.

Русским лодкам, вследствие запоздалого развертывания их, не удалось в этот день принять участие в операциях.

«Гепард» в 9 ч. 30 м. занял назначенную ему позицию (схема 9, п. 8) в Рижском заливе. Стоя на этой позиции, лодка наблюдала бой русских кораблей с немецкими. В 13 ч. 44 м., получив приказа-

ние с миноносца «Прочный», она пошла в Аренсбург. По приходе в 17 ч. 20 м. в указанное место лодка с того же миноносца получила приказание командующего дивизией подводных лодок снова итти на прежнюю позицию, но стать ближе к Ирбенскому проливу. В 19 ч. 10 м. лодка пришла на позицию (схема 9, п. 9), на которой и оставалась в позиционном положении до утра 9 августа. Кроме «Гепарда» на позицию к заграждению выходил «Барс». «Минога» и «Аллигатор» оставались в Аренсбурге. На позицию к Н.-Дагерорту был выслан «Крокодил».

«Е-9», получив приказание итти на позицию к Стейнорту, вышла из Ревеля лишь в 19 часов 8 августа.

«Е-1» вышла в 20 часов, имея приказание итти к Либаве.

Таким образом, обе лодки вышли слишком поздно и в этот день обнаружить противника уже не могли.

Германский адмирал, отказавшись от выполнения операции прорыва в Рижский залив, решил произвести хотя бы обстрел батарей Цереля и Утэ, которое германское командование считало базой подводных лодок. На ночь корабли прошли между Форэ и Готска-Сандэ на вест и утром 9 августа соединение из 30 кораблей было в районе Ландсорта, где миноносцы пополнили с больших кораблей запасы топлива, после чего эскадра прошла в видимости Алмагрундет и направилась на зюйд.

I эскадра, I разведывательная группа и дозорные крейсеры крейсеровали в течение 9 августа к осту от Готланда, где и были обнаружены лодками «Е-1» и «Е-9».

«Е-9» в 6 часов 9 августа, проходя мимо Дагерорта, получила от него сведения, что в море находятся значительные германские силы и что возможна встреча ее с русскими кораблями. В 7 ч. 12 м. она обнаружила «Аугсбург» с зигзагирующим у него под носом миноносцем (схема 9, п. 10). Попытка атаковать его не удалась, вследствие поворота крейсера на 90° влево. Когда крейсер скрылся, лодка всплыла и пошла дальше на свою позицию. В 11 ч. 30 м. она обнаружила три линейных крейсера с одним легким крейсером и миноносцами. Противник прошел в 10 милях от лодки. Когда корабли скрылись, лодка всплыла и шла вслед за ними, следуя их движениям. В 12 ч. 30 м. расстояние до противника стало уменьшаться. В расстоянии 15 миль лодка погрузилась и пошла в атаку. Вследствие изменения противником курса, лодке не удалось сойтись ближе 20 каб. В 15 ч. 30 м. противник скрылся на зюйд-вест. Лодка всплыла и последовала вслед за ними. В 16 ч. 30 м. противник снова был обнаружен (схема 9, п. 11). Лодка погрузилась и в течение 4-х часов пыталась с ним сблизиться, но ближе 8 миль подойти не удалось. В 20 ч. 49 м. она всплыла и увидела идущий с зюйд-веста на соединение с противником еще один отряд кораблей. Были видны лишь верхушки труб. Предполагаемая на основании полученных с Дагерорта сведений о нахождении в море русских кораблей и не зная совершенно общей обстановки, «Е-9» полным ходом вернулась к Дагерорту, чтобы предупредить русских о нахождении столь больших и быстроходных сил противника, зашедших так далеко на север. По пути к Дагерорту ночью лодка три раза вынуждена была

погружаться, встречаясь с дозорными кораблями противника. К Дагерорту она подошла в 6 часов 10 августа. Таким образом, только утром 10-го она смогла передать сведения о противнике. В то же время русскому командованию уже во второй половине дня 9-го из расшифрованной радиограммы противника стал известен план его действий на 9-е и 10-е августа и расположение его сил. Не имея связи с лодками, находившимися в море, русское командование не смогло использовать столь благоприятной обстановки.

«Е-1» 9 августа, идя на назначенную ей позицию, обнаружила в 7 ч. 20 м. (схема 9, п. 12) «Аугсбурга» и пыталась его атаковать. Атака не удалась. Поднырнув под охранение из миноносцев, лодка всплыла слишком поздно—крейсер уже прошел. В 15 ч. 19 м. она атаковала крейсер «Штральзунд» (схема 9, п. 13) и выпустила торпеду из носового аппарата с дистанции 600 м (3,5 каб.). Торпеда прошла в 100 м (0,6 каб.) за кормой крейсера. В 21 час «Е-1» обнаружила шесть линейных кораблей I эскадры (схема 9, п. 14). Сблизиться меньше чем на 4 мили не удалось.

Таким образом, «Е-1», идя несколько западнее, обнаружила те же, что и «Е-9», идущие ей навстречу корабли. «Гепард» и «Барс» в течение дня 9 августа держались в Рижском заливе в районе знака Алираха (схема 9, п. 15).

Считая, что лодкам в Ирбенском проливе действовать крайне трудно из-за мелководья и мин, командующий морскими силами Рижского залива решил оттянуть их позиции глубже в залив, но когда стал известен план противника на 10 августа, лодки ночью получили приказание итти на новые позиции: «Гепард»—к весту от Люзерорта (схема 9, п. 5), «Барс»—к весту от Цереля (схема 9, п. 17).

На рассвете 10 августа германские броненосные крейсеры подошли к полуострову Сворбе с целью обстрела береговых укреплений и авиационной станции. Обнаружив за берегом русские миноносцы, они открыли по ним огонь. Миноносцы быстро снялись с якоря и отошли. Все же «Сибирский стрелок» получил два попадания, не причинивших впрочем ему серьезных повреждений. Окончив обстрел, броненосные крейсеры соединились с IV эскадрой и направились в свои порты.

В ночь на 10-е «Гепард», идя на назначенную ему позицию, заметил в 3 ч. 25 м. в темноте на правом траверзе дымы (схема 9, п. 16). Погрузившись, он уже не смог отыскать их в перископ. В 5 ч. 20 м. он увидел по корме трехтрубный неприятельский крейсер, идущий с миноносцами. Это был «Любек», прикрывавший с зюйда обстрел броненосными крейсерами укреплений Цереля. Так как крейсер был значительно ближе, чем замеченные ранее дымы, «Гепард» повернул и пошел в атаку на крейсер. Дождливая, пасмурная погода и большая зыбь затрудняли определение курса и расстояния до неприятеля. Крейсер охраняли пять миноносцев: по два с борта вблизи траверза в расстоянии около 5 каб. и один впереди, Сблизившись на расстояние 5—8 каб. и находясь на линии миноносцев, идущих с правого борта крейсера, в 2—3 каб. от головного, лодка в 5 ч. 25 м. произвела залп из пяти торпед. Убедившись, что торпеды пошли хорошо, командир, повернув перископ влево, увидел

миноносец, идущий полным ходом на лодку. Сопровождавший «Любека» миноносец «S-146», заметив выстрел лодки и дав знать об этом сигналами «Любеку», бросился ее таранить. Сразу же увеличив ход до полного и положив «право руль», лодка избегла таранного удара. В 5 ч. 27 м., находясь на глубине 65 футов (19,5 м), лодка услышала сильный взрыв, а в 5 ч. 40 м.—стрельбу. Частые разрывы снарядов слышны были то совсем близко около лодки, то замирали вдали. Разрывы снарядов были во много раз слабее первого услышанного взрыва. По немецким данным, «Любеку» удалось, ворочая полным ходом на лодку, уклониться от торпед; две торпеды прошли под носом и две за кормой. Когда около 5 ч. 50 м. стрельба прекратилась, командир лодки хотел всплыть, но из-за увеличившегося до 10° диферента на корму вынужден был от этого воздержаться. Причиной диферента явилось скопление в корме масляной воды. Боясь откачивать, дабы не быть обнаруженным, командир пытался выравнить крен людьми и перекачкой, но так как лодка стала быстро терять пловучесть, он откачал воду и, выровнив лодку, в 6 ч. 20 м. всплыл под перископ. Вблизи никого не было, а милях в семи была видна уходящая неприятельская эскадра из пяти линейных кораблей типа «Виттельсбах», «Дейчлянда», одного крейсера типа «Роон» и большого количества миноносцев. Это были корабли IV эскадры, прикрывавшей обстрел Цереля со стороны Финского залива и теперь возвращавшейся в свои базы. В 7 ч. 50 м. лодка всплыла. Причиной диферента оказался прорыв на большой глубине набивки сальников гребных валов. Сильной волной у лодки кроме того была поломана верхняя надстройка. Командир решил возвращаться для исправления полученных повреждений в базу. В 15 часов лодка пришла в Куйвасто.

«Барс» пришел в назначенную ему позицию к весту от Цереля (схема 9, п. 17) в 2 ч. 45 м. 10 августа. В 3 часа, в то время как лодка занималась диферентовкой, вблизи от нее были замечены 2—3 больших корабля и больше 10 миноносцев, которые быстро прошли на норд. В 4 ч. 30 м. на весте были замечены дымы больших кораблей. Лодка легла для сближения на курс 241°, и в 4 ч. 40 м. командир смог различить эскадру в составе пяти кораблей типа «Веттин» и два «Дейчлянда». Корабли шли в кильватерной колонне; впереди траверза каждого корабля было по два миноносца. Это была та же IV эскадра. Лодка шла на сближение с головным кораблем, но кабельтовых в 25-ти эскадра повернула последовательно влево и направилась на норд. Лодке удалось сблизиться с концевым кораблем лишь на 15 каб. В 5 ч. 45 м. после нескольких поворотов эскадры атака снова стала возможной. Увеличив ход, лодка пыталась сблизиться с противником, но вскоре корабли начали описывать большую циркуляцию вправо. В 6 ч. 57 м. опять явилась возможность атаки. Дав полный ход, лодка легла навстречу эскадре. В 7 ч. 15 м. она вышла на курс неприятеля, рассчитывая пройти между миноносцами и кораблями с их правого борта. Не было сомнения в возможности атаки, даже если бы эскадра начала последовательный поворот в ту или иную сторону. Но, в 7 ч. 30 м. в расстоянии 17 каб. эскадра повернула «все вдруг» на обратный курс и закры-

лась дымовой завесой. Атака снова стала невозможна. Причиной поворота эскадры, видимо, было обнаружение лодки крейсером «Роон», шедшим с «Принц Генрих» на соединение с эскадрой после обстрела Цереля. Занятая атакой лодка не заметила приближавшегося с другой стороны отряда кораблей. В 7 ч. 55 м. лодка видела на горизонте дымы «Любека», а в 12 ч. 10 м. к весту от лодки на большом расстоянии ею был обнаружен «Аугсбург», возвращавшийся после обстрела побережья Эзеля. В 13 ч. 10 м. лодка всплыла для исправления повреждений, причиненных большой волной. С 13 ч. 30 м. до 16 ч. 30 м. лодка находилась под водой. В 17 часов она всплыла и, заряжаясь, направилась к Н.-Дагерорту, к которому подошла в 6 ч. 30 м. 11 августа. Следуя дальше в Ревель, она в 14 ч. 40 м. стала на якорь у Вормса для того, чтобы Оденсхольм, у которого неоднократно обнаруживались неприятельские подводные лодки, проходить в темноте. В 19 часов вместе с «Гепардом», подошедшим из Моонзунда, лодка пошла в Ревель.

«Е-9», донеся командованию о противнике, немедленно вышла от Дагерорта и вскоре же увидела на севере дым крейсера «Аугсбург» (схема 9, п. 18). До полудня лодка три раза пыталась атаковать, но ни разу не смогла сблизиться с ним менее 8 миль. «Аугсбург» и бывший с ним миноносец «V-99» видели около 7 часов лодку в тот момент, когда она погружалась, и вследствие этого в дальнейшем избегали приближаться к этому району. В полдень на дистанции 15 миль «Е-9» видела эскадру германских линейных крейсеров и пять легких крейсеров, прошедших на юг после обстрела Утэ. В 13 ч. 20 м. лодка направилась на позицию к Эстергарну (схема 9, п. 1). В этот день лодка больше противника не видела.

Узнав из расшифрованной немецкой радиограммы о намеченной немцами на 10 августа операции по обстрелу Утэ, русское командование отменило предполагавшуюся посылку «Крокодила» и «Каймана» на позиции в Балтийское море. С вечера 9 августа были приняты необходимые меры: из бухты выведены все вспомогательные корабли, базы лодок, баржи с топливом и т. п. «Кайман» и «Крокодил» должны были к рассвету занять позиции на подходах к Утэ— одна в 4-х, другая в 10 милях, с расчетом, чтобы во время обстрела Утэ противник оказался между позициями лодок.

Для этой операции немцами был назначен крейсер «Кольберг»; обеспечение возлагалось на линейные крейсеры I разведывательной группы.

Около 3 ч. 30 м. «Крокодил» и «Кайман» заняли назначенные им позиции. В 5 ч. 30 м. «Кайман» заметил на зюйде четыре дыма, погрузился и пошел, не скрывая перископа, на сближение (схема 9, п. 20). Когда в 6 часов показались верхушки труб ближайшего корабля—крейсера «Кольберг», «Кайман» пошел нырками. С крейсером шел переменными курсами миноносец. В 6 ч. 23 м., когда лодка была в 10 каб. от крейсера, он повернул и начал удаляться. «Кольберг» в это время заметил выходящие из шхер русские миноносцы и, развернувшись, открыл по ним огонь. Миноносцы повер-

нули и вышли из обстрела. Вице-адмирал Хиппер, следовавший со своими линейными крейсерами за «Кольбергом», видя, что тот занялся перестрелкой с миноносцами, выслал для обстрела Уэт линейный крейсер «фон-дер Танн» (рис. 22).

«Крокодил» заметил дымы в 5 ч. 45 м. и, когда из-за горизонта показались мачты «Кольберга», стал погружаться. Несмотря на произведенную перед выходом диферентовку, лодка не уходила под воду. Пришлось допринять полтонны воды. Вскоре же после ухода под воду начало гореть масло в муфте левого электромотора, вследствие чего его пришлось остановить и итти под одним правым. Через 15 минут удалось наладить муфту и пустить второй электромотор. Лодка легла на курс, перпендикулярный пеленгу, но вскоре крейсер, шедший под охраной двух миноносцев и стрелявший по русским миноносцам, повернул. Считая, что крейсер для обстрела

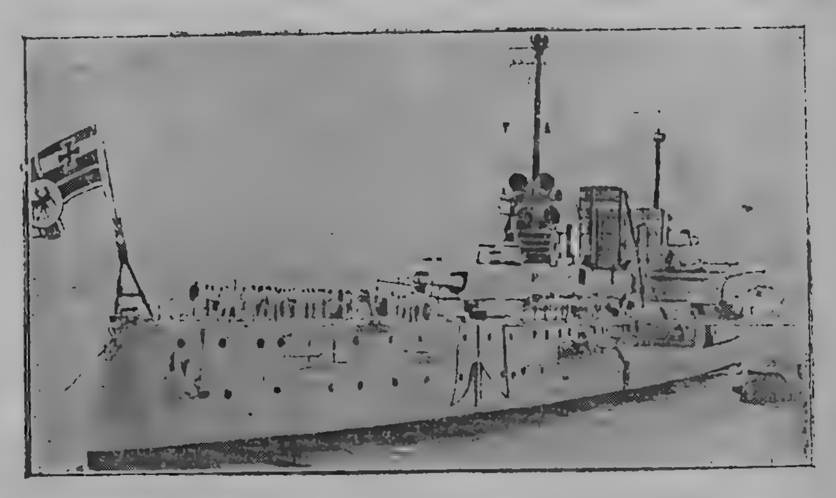


Рис. 22. Линейный крейсер „фон-дер Танн". (Водоизмещение 19400 т, постройки 1909 г.)

Утэ вынужден будет маневрировать на определенных галсах, командир решил итти в середину предполагаемого района маневрирования крейсера. Через 10 минут «Кольберг» повернул и стал удаляться от лодки. В то же время командир заметил приближающегося «фон-дер Танна» и пошел на него в атаку (схема 9, п. 19). Вследствие намокания деревянной надстройки, лодка потеряла пловучесть. В 6 ч. 58 м. при откачке воды лодка всплыла, показав часть рубки и второй опущенный перископ, образовав при этом пенящийся бурун. В этот момент линейный крейсер как раз пересекал в расстоянии 5—7 каб. ее курс. Увидев лодку, он открыл по ней огонь и стал отворачивать, а бывшие с ним миноносцы бросились таранить лодку. В свою очередь «Крокодил» пытался тоже развернуться для атаки их, но увидев, что маневр этот ему не удастся, ушел на глубину 60 футов (18 м). Вскоре же над лодкой прошли один за другим оба миноносца. Хотя лодка и была замечена, но командир ее не терял

надежды, что в происходящей наверху суматохе ему удастся кого-нибудь атаковать, и решил отойти под водой на зюйд. В 7 ч. 30 м. лодка, всплыв до 33 футов (10,5 м), подняла перископ и увидела уже удаляющиеся корабли противника. Лодка всплыла в надводное положение и пошла в Утэ.

«Кайман» заметил линейные крейсеры после поворота «Кольберга» в 6 ч. 23 м. Он видел их идущими, как ему казалось, переменными курсами норд-вест и норд-ост. Меняя курсы соответственно курсам противника, «Кайман» шел на сближение с ним. В тот момент, когда он, находясь в 20—25 каб. от крейсеров, ворочал на боевой курс, командир неожиданно обнаружил, что на него идут в атаку три миноносца. Поспешно уйдя на глубину, он слышал, как один миноносец прошел над лодкой, а два другие впереди нее. В момент прохода миноносцев лодка не успела еще уйти на глубину и имела диферент на нос, почему корма ее была совсем близко к поверхности. В течение 35 минут лодка не могла всплыть, так как при каждой попытке к этому была слышна работа винтов миноносцев. Когда в 7 ч. 43 м. лодка всплыла под перископ, противник уже удалялся. В 8 ч. 17 м. лодка всплыла в надводное положение и направилась в Утэ.

Обычная потеря пловучести из-за намокания дерева при продолжительном нахождении под водой, обжатие дерева с увеличением глубины, малый ход перископа (всего 2 фута) делали управление лодками типа «Кайман» при атаках чрезвычайно трудным. Этим и объясняется, что обе лодки были обнаружены противником значительно раньше, чем они могли сблизиться для атаки.

«Фон-дер Танн», подойдя к Утэ на 41 каб., открыл в 6 ч. 56 м. огонь по стоявшему за островом крейсеру «Громобой», но вскоре же перенес огонь на береговые батареи, открывшие по нему стрельбу, причем один из снарядов батареи попал в крейсер. В 7 ч. 04 м., ввиду полученного с «Кольберга» сообщения об обнаружении подводной лодки, «фон-дер Танн» повернул на обратный курс. Миноносцы, конвоировавшие крейсер, также видели перископ и обстреляли его. Видели лодку и с «Зейдлица» и сопровождавшего его миноносца «G-11».

Под влиянием этих сообщений Хиппер отозвал все корабли. I эскадра направилась в Свинемюнде; I разведывательная группа—в Нейфарвассер; большая часть легких крейсеров с миноносцами IX флотилии—в Либаву. Легкие крейсеры и миноносцы вошли в Либаву в тот же день после полудня.

Линейные крейсеры утром 11 августа стали на якорь на мелком месте в Путцигской бухте, приняв усиленные меры для предотвращения атаки подводных лодок.

Линейные корабли прошли мимо Риксхефта в Свинемюнде и 11 августа вошли в гавань.

«Е-1», крейсеровавшая в течение 10 и 11 августа к весту от Либавы (схема 9, п. 7), не видела возвращавшихся из операции германских кораблей.

Обстрел Утэ, прерванный атаками лодок, не причинил серьезных повреждений. В русские корабли попаданий не было, из бере-

говых сооружений попадания были только в постройки радиостанции, причем они не нарушили ее работы. Под влиянием этого обстрела была улучшена защита подходов к местам базирования кораблей в Або-Оландском районе.

Командовавший операцией адмирал Шмидт объяснял неудачу прорыва в Рижский залив непредвиденным затруднением в форсировании Ирбенского пролива, что вызвало задержку, позволившую русским развернуть свои подводные лодки. Считая противолодочное охранение своих кораблей недостаточным, адмирал Шмидт не находил возможным подвергать их столь большому риску атак подводных лодок.

10 августа русскому командованию из расшифрованной немецкой радиограммы стало известно о предполагающемся в ближайшие дни повторении попытки прорыва в Рижский залив и о намерении немцев ввести в залив для содействия сухопутным войскам крейсер «Принц Генрих».

Пока германское высшее командование колебалось, предпринимать ли новую попытку прорваться в Рижский залив, разведывательным силам было приказано вести непрерывное наблюдение за русским флотом и обстрелом батарей и постов держать его в напряжении.

С этой целью 11 августа к устью Финского залива были высланы подводные лодки «U-9», «U-26» и «UC-4».

С вечера 11 августа к Готска-Сандэ был выслан крейсер «Штральзунд», а к весту от Сворбе — крейсер «Пиллау». Каждому из этих крейсеров было придано по два миноносца.

В этот же день находящиеся в море «Е-9» у Эстергарна (схема 9, п. 1) и «Е-1» у Либавы (схема 9, п. 7) никого не видели. Вечером «Е-9» направилась на норд, а «Е-1» — на линию Либава—Мемель.

12 августа в 9 ч. 45 м. «Е-9» увидела в районе Готска-Сандэ «Штральзунд», шедший на запад. Крейсер прошел в 8-ми милях от лодки. В 14 ч. 34 м. лодка видела еще один крейсер, прошедший очень далеко от нее. В 17 ч. 04 м. в 40 милях от Дагерорта (схема 9, п. 21) «Е-9» увидела на зюйд неприятельскую лодку в надводном положении. Это была «UC-4», всплывшая из-за неисправности механизмов. Приблизившись, «Е-9» обнаружила, что лодка стоит с застопоренными машинами с диферентом. С дистанции 300 м (1,75 каб.) «Е-9» выпустила две торпеды. Одна торпеда прошла под рубкой, вторая — под кормой; установка глубины торпед 6 футов (1,8 м). Заметив выстрел, «UC-4» дала ход и пошла на погружение. В момент ухода в воду ее боевой рубки «Е-9» выпустила торпеду из траверзного аппарата, но также безрезультатно. Не видя больше неприятельской лодки, «Е-9» направилась под водой далее на норд. В 21 ч. 28 м. всплыла и в 4 часа 13 августа подошла к Дагерорту.

«Е-1» 12 августа пришла на позицию на линии Либава—Мемель (схема 9, п. 22). В течение дня лодка видела много пароходов, но так как все они были небольшого водоизмещения, она их не атаковала.

«Пиллау» утром 12-го обстрелял на Эзеле сигнальную станцию и авиационные ангары, а вечером — миноносцы, стоявшие у Цереля. Несколько позже произошла перестрелка русских миноносцев и «Амура» с германскими миноносцами.

В ожидании нового прорыва германских сил в Рижский залив русское командование сразу же приступило к усилению минами Ирбенской позиции.

11 августа русскому командованию стало известно о предполагавшемся 12 августа подходе к Утэ германской подводной лодки. Для атаки ее был выслан «Кайман». Лодка вышла лишь в 20 ч. 30 м. 12 августа, когда «U-9» была уже у Утэ, и таким образом чуть сама не сделалась ее жертвой. Идя над водой по фарватеру, «Кайман» неожиданно увидел впереди себя какой-то предмет, оказавшийся перископом лодки. Дав полный назад, «Кайман» открыл огонь из 37-мм. пушки. При третьем выстреле дуло пушки оторвалось. Вслед за этим «Кайман» выстрелил последовательно с промежутком в 10—15 секунд из обоих носовых аппаратов. Торпеды, имевшие установку глубины 5 м прошли, видимо, над лодкой. Через 5 минут лодка скрылась. Не рискуя итти далее, «Кайман» вернулся в Утэ и на следующий день перешел на рейд Аспэ.

Частое появление неприятельских лодок у выходов из шхер заставило русское командование озаботиться защитой входов сетями и бонами.

Под влиянием утреннего обстрела «Пиллау» из Куйвасто на позиции перед Ирбеном были высланы «Аллигатор» и «Дракон». Лодки пришли к Ирбену около 20 часов, т. е. как раз в то время, когда произошла перестрелка «Амура» с германскими миноносцами. Не рискуя итти по мелководью Ирбена на виду неприятельских кораблей, лодки остались ночевать у мыса Кави. В 2 часа 13 августа обе лодки снялись и пошли в Ирбенский пролив. В темноте «Аллигатор» потерял «Дракона». У фарватера стоял миноносец «Страшный», к которому в 8 ч. 30 м. «Аллигатор» и подошел для получения сведений о противнике. Не получив их, он пошел далее в пролив. При выходе из фарватера (схема 9, п. 23) «Аллигатор» увидел два миноносца типа «Всадник».[1]) Считая, что это русские миноносцы, он продолжал движение. Между тем, обнаруженные им корабли оказались германскими миноносцами «V-27» и «S-31», которые с дистанции 30—40 каб. и открыли по лодке огонь. Глубина моря в этом месте была 30 футов (9 м), а углубление лодки под перископом 42 фута (12,5 м). Возвращаться в Рижский залив было невозможно, так как пришлось бы итти около 3-х миль мелководьем и за это время миноносцы могли уничтожить лодку огнем. Командир решил погрузиться здесь же. Перископ и все верхние надстройки оставались над водой. Погружение заняло 4 минуты, в течение которых снаряды ложились близко от лодки. Лодка ползла днищем по грунту, стараясь скорее выйти на большие глубины. Если бы миноносцы подошли к лодке, ее по-

---

[1]) Русские миноносцы, весьма близкие по типу с немецкими.

ложение было бы безнадежным; однако, они на это не рискнули и стреляли по ней, не подходя ближе 20 каб. Глубины медленно увеличивались, и когда над водой оставалось еще фута 4 перископа, — миноносцы прекратили огонь. Более 4-х миль пришлось итти «Аллигатору» раньше, чем он достиг глубин, достаточных для полного погружения. Так как атака лодкой миноносцев, державшихся на мелководьи, была невозможна, командир решил отойти от берега и подождать возвращения миноносцев. Вскоре миноносцы действительно направились в море, но подойти ближе 15 каб. к ним не удалось. Около 7 часов был обнаружен «Пиллау», шедший с двумя миноносцами. Лодка пошла в атаку. Миноносцы шли на крамболах в 5—6 каб. от крейсера. Пройдя в 1—1,5 каб. за кормой миноносца, «Аллигатор» с расстояния 6 каб. выпустил по крейсеру три торпеды (схема 9, п. 24). Благодаря большим пузырям лодка была замечена в момент выстрела и крейсер уклонился от торпед. С него, как и с миноносцев, по лодке был открыт огонь. Желая проследить результат выстрела, командир не опускал перископ, но рулевой зарыл лодку минуты на две, и, когда перископ снова вышел из воды, командир увидел идущий прямо на него миноносец. Лодка быстро ушла на глубину 50 футов (15 м). Был слышен шум винтов и какие-то взрывы. Пройдя на этой глубине 40 минут, лодка всплыла и, увидя удаляющиеся дымы, решила итти в Рижский залив для пополнения торпед. В 14 милях от Цереля она увидела у себя на траверзе два перископа и часть рубки. Считая, что это «Дракон», лодка продолжала итти прежним курсом. Замеченная лодка всплыла и оказалась «Драконом».

«Дракон» подошел к «Страшному» на полчаса позже «Аллигатора». От «Страшного» он узнал, что у выхода держатся два неприятельских миноносца. Вскоре стали видны вспышки выстрелов. Командир «Дракона», разъяснив командиру «Страшного», в каком тяжелом положении находится «Аллигатор», застигнутый на мелководьи миноносцами, сам решил до отхода неприятеля в море не выходить. «Страшный» сообщил, что он уже вызвал на поддержку миноносец, с которым намерен отогнать противника от прохода, чтобы очистить путь «Дракону». Позже стало известно, что начальник минной дивизии запретил миноносцам выходить, а «Дракону» приказал итти, когда явится возможность. «Страшный» с подошедшим к нему миноносцем после этого ушел, а лодка в 9 ч. 30 м., не видя больше противника, направилась в море. В 11 ч. 35 м., заметив дым, она погрузилась, но, узнав «Аллигатора», всплыла. «Аллигатор» рекомендовал «Дракону» занять его позицию, после чего лодки разошлись и вскоре увидели на вест дымы. Обе лодки одновременно погрузились. Через некоторое время можно было различить крейсер с тремя миноносцами. Это был «Кольберг», также высланный в дозор к Ирбену с целью мешать русским ставить в Ирбене мины. Зная, что «Дракон» ближе к противнику, «Аллигатор» шел самым малым ходом, чтобы ему не помешать. Вскоре неприятельский отряд повернул на зюйд-ост, а затем на норд-вест. Миноносцы все время меняли места относительно крейсера: шли то на траверзе, то впереди него.

Когда крейсер удалился достаточно далеко на норд-вест, обе лодки одновременно всплыли в полукабельтове друг от друга. «Аллигатор» снова пошел в пролив. Когда оставалось еще 2 мили до выхода из фарватера, с норд-веста был замечен быстро приближавшийся «Кольберг». Лодка дала самый полный ход, так как погружаться было бесцельно из-за малой глубины. У входа стояли два русских миноносца. На одном из них «Аллигатору» был поднят сигнал «больше ход» и «неприятельский крейсер». Когда лодка проходила последнюю веху, ограничивавшую отмель, противник находился в 6—7 милях. Пройдя еще полмили, лодка погрузилась. В 20 ч. 20 м., увидев на миноносце сигнал «добро», лодка всплыла и, переговорив с миноносцем, пошла в Куйвасто.

«Дракон» в течение 4-х часов пытался занять позицию для атаки «Кольберга», ходившего переменными курсами. В 15 ч. 30 м. лодка приготовилась стрелять, находясь в 8-ми каб. от крейсера, но в это время крейсер повернул к лодке. Пытаясь все же атаковать крейсер носовыми аппаратами, лодка описала коордонат и, подняв перископ, увидела противника в 4—6 каб. Крейсер заметил лодку и повернул на нее. «Дракон» ушел на глубину и приготовился стрелять из кормовых аппаратов. В 15 ч. 40 м. лодка всплыла под перископ. Командир рассчитывал увидеть противника у себя за кормой на близкой дистанции, но он оказался слева позади траверза кабельтовых в 1,5 и шел прямо на лодку. Дав самый полный ход и положив рули на полный угол на погружение, лодка пошла на глубину. Она была на глубине 55 футов (16,5 м), когда крейсер прошел над ней. Лодку при этом сильно качнуло. В 16 ч. 15 м., всплыв под перископ, командир увидел, что крейсер и миноносец уже далеко. В 17 ч. 12 м. близко к носу был усмотрен перископ подводной лодки, а затем всплывающий «Аллигатор». Находясь у него на траверзе, «Дракон» поднял оба перископа и быстро всплыл. В 19 ч. 05 м. снова показался «Кольберг». Лодке пришлось вновь погрузиться. На этот раз крейсер прошел далеко от лодки. В 21 ч. 40 м. «Дракон» всплыл и, пользуясь темнотой, начал зарядку.

«Е-9» 13 августа от Дагерорта перешла в Ревель. По пути у входа в Моонзунд в 7 ч. 34 м. лодка обнаружила на своем правом крамболе в 4 каб. перископ подводной лодки. Это была «U-9». «Е-9» поворотом избегла ее атаки.

«Е-1», находясь в этот день на позиции у Полангена (схема 9, п. 22), атаковала около полудня шедшую с запада без охранения авиаматку «Ансвальд». Выпущенная торпеда прошла мимо. На поиски лодки были высланы самолеты. Одному из них удалось обнаружить лодку и сбросить на нее 6 бомб, но она успела уйти на глубину. Поздно вечером она снова была обнаружена миноносцем у Мемеля. С темнотой лодка пошла обратно и вечером 14 августа вернулась в Ревель.

Германские крейсеры в течение 13 и 14 августа продолжали нести наблюдение за Ирбенским проливом.

«Дракон» на рассвете 14-го, находясь на своей позиции (схема 9, п. 17), в 3 ч. 40 м., чтобы не быть застигнутым противником в полумраке врасплох, решил уйти под воду. В 3 ч. 43 м.,

когда лодка не успела еще уйти полностью под воду, через иллюминаторы колпака были замечены силуэты приближающихся кораблей. Придя на перископную глубину, лодка пошла на сближение с ними. Вскоре неприятельский крейсер (это был «Кольберг») отпустил бывшие при нем два миноносца на ост, а сам пошел на вест. Рассчитывая встретить крейсер, когда он повернет на соединение со своими миноносцами, лодка шла под водой полным ходом на норд-вест. В 4 ч. 30 м. крейсер повернул, примерно на ост, а лодка — на норд. В 5 ч. 09 м. «Дракон» выпустил в крейсер с расстояния 6 каб. три торпеды (растворение 10°). Наблюдая в перископ за результатом выстрела, командир видел след только одной торпеды, которая, оказалось, шла хорошо. Однако, попадания не было. Крейсер видел также только одну торпеду, от которой уклонился. Заметив в то же время перископ, он открыл по лодке огонь, и пошел ее таранить. В 5 ч. 13 м. крейсер прошел над лодкой и, повернув, в 5 ч. 17 м. вторично прошел над ней, стреляя одновременно из орудий, после чего стал отходить на вест. В 6 часов с оста были обнаружены три приближавшихся миноносца. Лодка ушла на глубину 45 футов (13,5 м). Миноносцы прошли мимо. В 9 часов лодка всплыла на поверхность. В 11 часов пришлось еще раз на час уходить под воду, после чего, всплыв в 12 часов, лодка направилась к Церелю, так как температура электролита внутренних аккумуляторов поднялась свыше 45°. В 17 часов она вошла в Рижский залив.

Командующий флотом, под влиянием появления за последнее время больших соединений германских кораблей в северной части Балтийского моря, решил усилить минную защиту устья Финского залива. С этой целью была намечена постановка с заградителя «Ладога» минного заграждения, которое должно было дополнить систему ранее поставленных в устьи залива заграждений и затруднить противнику проникновение в залив вдоль северного берега. Ночью 15 августа «Ладога» поставила 540 мин. Возвращаясь, она подорвалась на мине у входа в Эрэ и затонула. Так как место подрыва находилось в непосредственной близости от наблюдательного поста, стало очевидным, что заграждение это могло быть поставлено лишь с подводной лодки, замеченной постом 4 августа на фарватере.

Этот успех германской лодки-заградителя убедил русское командование в возможности успешного использования мин с подводных лодок. Хотя именно русским принадлежит первенство в постройке подводного заградителя («Краб» в Черном море), однако, затянувшаяся постройка этой лодки и неудачи первых испытаний отодвинули этот вопрос на задний план. Гибель «Ладоги» заставила вновь к нему вернуться. Так как постройка специальных лодок минных заградителей требовала много времени, явилась мысль приспособить к постановке имеющиеся и вступающие в строй большие лодки («Акула», «Барс», «Гепард», «Волк» и др.). Командующий флотом, придавая этому вопросу большое значение, настойчиво требовал скорейшего оборудования лодок для постановки мин.

6. ТРЕТЬЯ РИЖСКАЯ ОПЕРАЦИЯ.

(Схемы 10 и 11.)

Русские корабли в течение первой половины августа, оказывая поддержку своей армии, продолжали обстреливать левый фланг германской армии у Кеммерна. Корабельный огонь причинял большие повреждения германским укреплениям, германские войска несли значительные потери. Действия русских кораблей, таким образом, нервировали сухопутное командование немцев, почему оно, хотя и отказалось предпринимать в ближайшие дни наступление на Ригу, тем не менее весьма благосклонно смотрело на намеченную морским командованием операцию в Рижском заливе. Высшее командование решило повторить операцию, сохранив и на этот раз те же задачи, которые ставились флоту в первых двух операциях, т. е. заградить южный выход из Моонзунда, закупорить Пернов, уничтожить по возможности русские силы в Рижском заливе, бомбардировать Усть-Двинск и прикрыть минной постановкой фланг своей армии. Поскольку опыт первых операций установил чрезвычайную опасность от мин и подводных лодок, было решено послать в операцию более новые корабли, способные выдерживать минные и торпедные пробоины. Для прорыва в Рижский залив были предназначены: линейные корабли «Позен» и «Нассау», крейсеры «Грауденц», «Пиллау», «Бремен», «Аугсбург», 33 миноносца и 2 дивизиона тральщиков; для прикрытия: 8 линейных кораблей, 3 линейных крейсера, 5 крейсеров и 32 миноносца.

I эскадра вышла из Свинемюнде 14 августа и около 20 часов 15-го в 30 милях к весту от Либавы соединилась с остальными назначенными в операцию силами.

В предвидении новой попытки немцев овладеть Рижским заливом, командующий русским флотом опять возбудил вопрос о предоставлении права использовать по его усмотрению два новых линейных корабля, мотивируя тем, что испрашивание каждый раз разрешения на их использование приводит к потере времени, вследствие чего упускаются благоприятные условия для боя. Ходатайство это было наконец удовлетворено.

Пользуясь перерывом в операции, русские вновь произвели постановки мин в Ирбенском проливе.

14 августа по получении сведений о появлении германских кораблей русским командованием были высланы на позиции «Е-9» и «Акула».

«Е-9» вышла из Ревеля вечером 14-го и пошла на позицию в 60 милях на зюйд-вест от Дагерорта (схема 10, п. 1).

Утром 15-го лодка пришла на позицию. За весь день она никого не видела.

«Акула» вышла из Ревеля вслед за «Е-9» и пошла на позицию между Готландом и Курляндским побережьем. В 22 ч. 30 м. 15-го лодка подошла к своей позиции (схема 10, п. 2).

Командующему русским флотом 15-го стало уже вполне определенно известно о назначенном на 16-е повторении немцами опе-

рации по прорыву в Рижский залив, о чем он и известил своих флагманов.

Участвующие в операции германские силы, идя на север, ночью прошли вблизи позиции «Акулы». Около 2 ч. 18 м. лодка заметила на вест огонь, похожий на факел из трубы корабля. Огонь скрылся в направлении на север. С утра 16 августа I эскадра линейных кораблей крейсеровала восточнее Форэ. Линейные крейсеры 1-й разведывательной группы должны были на рассвете занять позицию на широте Готска-Сандэ. В 4 ч. 35 м. «Е-9», находясь на своей позиции (схема 10, п. 1), сквозь мглу и дождь заметила приближающиеся линейные крейсеры противника. Лодка погрузилась, но «Зейдлиц» успел заметить погружающуюся лодку. Крейсеры повернули в 40 каб. от нее на 90° и вскоре исчезли во мгле. В дальнейшем, оставаясь на широте Готска-Сандэ для прикрытия операции со стороны Финского залива, линейные

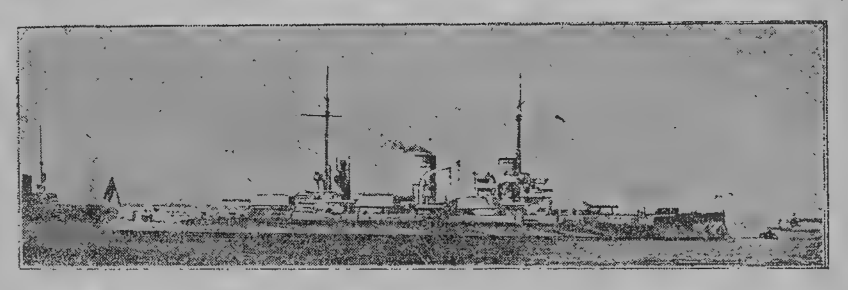


Рис. 23. Линейный корабль „Позен". (Водоизмещение 18900 т, постройки 1908 г.).

крейсеры избегали приближаться к району обнаружения лодки. Поэтому «Е-9», оставаясь в течение всего дня на прежней позиции, видела временами лишь дымы кораблей, находящихся от нее на большом расстоянии.

Германские легкие крейсеры образовали дозор на линии Свенска — Хегарнэ — Дагерорт.

Тральщики с утра начали траление прохода через Ирбенский пролив. Работу их прикрывали крейсеры «Бремен», «Пиллау» и линейные корабли «Позен» (рис. 23) и «Нассау». Оба линейных корабля преимущественно стояли на якорях, меняя постепенно место вслед за продвижением тральщиков.

Русские сосредоточили у Ирбена все находившиеся в Рижском заливе силы. «Слава», канонерские лодки и миноносцы своим огнем мешали работе германских тральщиков, но должны были часто отходить под огнем линейных кораблей противника. При этом «Слава» получила три попадания большого калибра, не причинивших, впрочем, ей серьезных повреждений.

Туманная и тихая погода благоприятствовала германским тральщикам, часто скрывая их от наблюдения русских. Во время работы тральщик «Т-46» взорвался на мине и погиб. В течение дня к югу от Люзерорта сосредоточились различные вспомогатель-

ные корабли: заградитель «Дейчлянд», пловучие базы тральщиков, пароходы, предназначенные для затопления, прорыватели заграждений и др. Все эти корабли стояли на якорях под охраной полуфлотилии сторожевых кораблей.

В 18 часов адмирал Шмидт, ввиду приближающейся темноты, дал сигнал отбоя. «Позен», «Нассау» и четыре крейсера стали на якорь у Люзерорта, опустив противоторпедные сети. Тральщики отошли с ними и образовали вокруг них охранение от подводных лодок. Линейные крейсеры остались на том же месте. «Роон» сторожил путь вдоль Эзеля между банкой Сарычева и Церелем, I эскадра отошла несколько к югу.

Для того чтобы не выводить сразу из действия для погрузки топлива целые соединения, корабли посылались поочередно в Путцигскую бухту и в Либаву. Ежедневно назначались под погрузку топлива два линейных корабля, один крейсер и флотилия миноносцев.

Все эти корабли должны были проходить в районе позиции «Акулы».

В первый день операции утром 16 августа «Акула», находясь посредине своей позиции (схема 10, п. 2), наблюдала далеко на ост продвижение на север дымов. Видимо, это были отряды тральщиков, направлявшихся к Ирбену. В 10 ч. 15 м., находясь в нордостовом углу позиции в крейсерском положении, лодка обнаружила мачты двух однотрубных больших кораблей. Это были прорыватели заграждений, шедшие к Ирбенскому проливу. Лодка в позиционном положении сближалась с кораблями. В 10 ч. 45 м., когда показались уже мостики кораблей, командир лодки, видя, что пеленг при движении в позиционном положении не меняется, и считая потому атаку невозможной, повернул обратно на свою позицию. С прорывателей заграждения лодка была усмотрена, и так как она отходила, оставаясь в позиционном положении, то была принята за германскую лодку. Головной «Отенсен» повернул к ней и сделал прожектором опознательные. Лодка начала погружаться, после чего пароход от нее отвернул.

Таким образом, о нахождении «Акулы» в этом районе стало известно. Обе лодки «Акула» и «Е-9», бывшие в море, выдали противнику свое местонахождение и тем позволили ему в дальнейшем принять меры для избежания встречи с ними.

В 19 ч. 35 м. «Акула», находясь в норд-вестовом углу своей позиции, обнаружила на ост два германских миноносца, идущих курсом норд-вест. Это были миноносцы, высланные на поиск лодки. Один из них — «S-168» — заметил лодку и повернул на нее. В 19 ч. 50 м. «Акула» в расстоянии 15 каб. от миноносца погрузилась с намерением пересечь ему курс для атаки кормовыми торпедами, но видя, что миноносец держит прямо на лодку, командир, отказавшись от атаки, ушел на 45 футов (13,5 м). В 20 ч. 06 м. один из миноносцев прошел над лодкой. Подняв через 6 минут перископ, командир увидел, что миноносцы заняты поиском лодки. Обнаружив ее перископ, они вновь бросились к ней. Командир снова ушел на 45 футов (13,5 м). В 20 ч. 21 м. в лодке послышался шур-

шащий звук, как будто по корпусу трется стальной трос. Через минуту раздался оглушительный взрыв. Взрыв был чрезвычайно резким, однако он повреждений лодке не причинил. В 22 ч. 05 мин., не слыша больше работы винтов, командир всплыл и пошел к Эстергарну для определения места.

В связи с активным развитием немцами операций русское командование направило к Церелю все способные выйти в море старые русские лодки: «Макрель», «Миногу» и «Дракон».

С наступлением темноты адмирал Шмидт выслал для атаки «Славы» два новых больших миноносца «V-99» и «V-100». Последние, благополучно проникнув в Рижский залив, встретились в темноте с «Новиком». В происшедшем бою немецкие миноносцы, получив большие повреждения, вынуждены были спасаться поспешным отступлением, при котором наиболее пострадавший от огня «Новика» «V-99» подорвался на мине и затонул.

С утра 17 августа, ввиду плохой видимости, дозорная линия крейсеров была оттянута на линию б. Сарычева — Готска-Сандэ. I эскадра линейных кораблей и линейные крейсеры оставались и этот день в том же районе. В 10 часов «Зейдлиц» сквозь мглу и дождь опять заметил «Е-9» и открыл по ней огонь. «Е-9», погрузившись, ничего не могла рассмотреть через перископ. В 13 часов она направилась к Дагерорту и затем в Ревель.

Тральщики под прикрытием тех же кораблей продолжали тральные работы в Ирбене. Русские корабли своим огнем мешали им, поскольку было возможно. После полудня сильно сгустившаяся мгла совершенно скрыла от русских германские тральщики, и таким образом последние могли беспрепятственно продолжать свою работу. К вечеру, не имея возможности мешать тралению противника и опасаясь быть застигнутыми германскими силами вдали от своей базы, русские корабли отошли в Моонзунд. Канонерские лодки «Сивуч» и «Кореец» продолжали успешно действовать в районе Кеммерна против германских сухопутных войск.

Сосредоточившиеся у Цереля подводные лодки «Дракон», «Макрель» и «Минога» днем стояли в ожидании приказаний. Вследствие ненадежности механизмов лодок командование считало невозможным посылать их на внешние позиции. На ночь они перешли в глубокое место к мысу Кави (схема 10, п. 10).

«Акула» в этот день держалась посредине своей позиции. Около 11 часов она пыталась атаковать два германских линкора, которые шли в Путциг на погрузку угля. Ей удалось сблизиться лишь на 40 каб. После этого лодка перешла на линию их курса, надеясь атаковать их при возвращении. Около 15 часов к Стейнорту прошел миноносец, которого лодка пыталась также атаковать. Атака была безуспешной, так как лодка не могла подойти ближе 25 каб. Вечером лодка направилась для определения своего места к Эстергарну.

Подойдя около полночи на видимость огня маяка, лодка южнее его заметила второй огонь, временами пропадающий. Не выяснив, кому принадлежит этот огонь, лодка повернула обратно на свою позицию.

Вечером того же дня из Ревеля вышла закончившая ремонт «Е-1». Лодка получила приказание крейсеровать перед входом в Рижский залив.

На ночь германские корабли остались в районах их дневного пребывания.

«Позен» и «Нассау» стали на якорь в 3-х милях от Михайловского маяка. Поблизости же стали два легких крейсера и часть миноносцев. Остальные миноносцы были отправлены к Люзерорту для приемки угля с транспортов.

18 августа в течение дня германские тральщики беспрепятственно протралили фарватер в Ирбенском проливе. Но из-за позднего времени германские корабли не решились входить в залив в этот же день и на ночь отошли на прежние якорные места.

С утра подводные лодки «Макрель», «Минога» и «Дракон» вышли на позиции в Ирбене со стороны Рижского залива (схема 10: «Макрель» — п. 3, «Минога» — п. 4, «Дракон» — несколько севернее «Макрели»). Около полудня лодки получили приказание итти в Куйвасто. Это приказание, видимо, было вызвано опасением за судьбу старых лодок, в случае оставления русскими под давлением противника Моонзунда и решением в связи с этим использовать лодки при обороне последнего. Лодки прошли на Кассарский плес, куда в это время были переведены все вспомогательные суда.

«Акула» крейсеровала в течение дня вдоль вестовой границы своего квадрата. В 16 ч. 30 м. на зюйд-зюйд-вест показался в 7 милях линейный корабль, шедший на север. Лодка погрузилась и пошла курсом вест в атаку. Вскоре выяснилось, что идут четыре линейных корабля I эскадры.

Со стороны лодки корабли охранялись четырьмя миноносцами. В 16 ч. 55 м. головной корабль пересек курс лодки в расстоянии 35—40 каб.; в 17 ч. 18 м. прошел концевой корабль на расстоянии 15 каб.

Когда эскадра уже прошла, один из миноносцев развернулся на обратный курс. Не желая выдавать свое присутствие, лодка ушла на глубину. В 18 часов, когда корабли скрылись, лодка всплыла и отошла на зюйд.

Больше в этот день она кораблей не видала.

«Е-1» в 7 ч. 30 м. пришла к Дагерорту и стала на якорь, ожидая, когда рассеется туман. В 8 ч. 45 м. она направилась далее на позицию (схема 20, п. 5). Благодаря плохой видимости лодка прошла линию германских дозорных крейсеров в район маневрирования линейных крейсеров, не обнаружив кораблей противника.

19 августа с утра отряд германских кораблей в составе двух линейных кораблей, четырех легких крейсеров, одного заградителя, пароходов, миноносцев и тральщиков вошел в Рижский залив. Боязнь нападения подводных лодок на кораблях была чрезвычайно велика. Как только они вошли в залив, им сейчас же стали мерещиться перископы. «Аугсбургу» казалось даже, что он видел погружающуюся подводную лодку, которую он вместе с миноносцами бросился преследовать. В действительности русских лодок в этом районе не было вовсе. Крейсеры отделились от главных сил

для осмотра всех бухточек побережья; главные же силы направились к Моонзунду (схема 10). В 18 ч. 30 м. «Дейчлянд» с миноносцами отделился для постановки заграждения на выходах из Моонзунда. От набега на Моонзунд командующий отрядом отказался, ввиду пасмурной погоды; когда же в 19 часов тральщики, шедшие впереди «Дейчлянда», обнаружили задев трала, была отменена и постановка в этот день мин. Отряд направился к Кюно, чтобы там встать на якорь.

Русские, не имея наблюдения за Ирбеном, не знали точно, вошел ли противник в залив. Для разведки в залив был послан «Новик». Приближаясь к Ирбену, «Новик» встретил сначала тральщики, а затем крейсер «Пиллау» и вынужден был быстро отойти к Моонзунду. В то же время при подходе германского отряда к Моонзунду произошла безрезультатная перестрелка между германскими передовыми силами и русскими миноносцами.

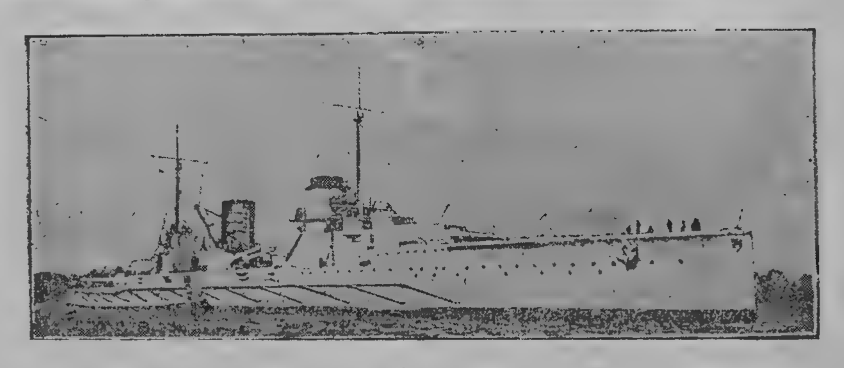


Рис. 24. Линейный крейсер „Зейдлиц". (Водоизмещение 25000 т, постройки 1911 г.).

Получив сведения о входе в залив кораблей противника, русское командование выслало в северную часть залива подводные лодки «Миногу» и «Макрель». Лодки вышли из Куйвасто в 18 часов и потому опоздали ко времени подхода германских сил к Моонзунду. «Минога» видела лишь большое количество неприятельских миноносцев. На ночь лодки стали на подводный якорь у маяка Лайдунин (схема 10, п. 6). Вечером из Ревеля в Моонзунд был выслан «Гепард».

В ночь на 19-е канонерские лодки «Сивуч» и «Кореец», поставив минное заграждение для обеспечения от обстрела с моря правого фланга русских войск в Шлокском районе, направились по распоряжению командования из Риги в Моонзунд. Вечером 19-го при подходе к Кюно они были замечены «Аугсбургом», возвращавшимся с миноносцами из Перновского залива. Германские корабли открыли огонь по канонеркам. В это же время с севера к месту боя подошли направлявшиеся к Кюно главные германские силы. Произошел беспорядочный бой, в котором германские корабли некоторое время стреляли друг по другу. «Корейцу» удалось, воспользо-

вавшись царившим беспорядком, скрыться; «Сивуч» же огнем линейных кораблей был потоплен. После боя германский отряд отвернул и встал на якорь на ночь в 15 милях к норду от острова Руно (схема 10, п. 11).

В то время как главные силы входили в Рижский залив, 1 разведывательная группа, прикрывавшая с севера вход в залив и шедшая в строю пеленга, была обнаружена в 8 ч. 10 м. подводной лодкой «Е-1» (схема 10, п. 5). Видимость была порядка 2 миль. В 8 ч. 20 м. лодка выпустила из правого носового аппарата торпеду во фланговый корабль с расстояния порядка 200 м (1 каб.). Сразу после выстрела лодке пришлось нырнуть, чтобы избежать таранного удара миноносца, прошедшего мимо в нескольких метрах. Атакованный линейный крейсер «Зейдлиц» (рис. 24) заметил воздушный пузырь выстрела. Торпеда прошла вплотную за его кормой и попала в нос идущего левее и позади «Мольтке» (рис. 25). Последний только что разобрал предостерегавший его сигнал и во время попадания торпеды был на циркуляции. След торпеды был замечен им из-за мелкой ряби очень поздно. Вода заполнила носовое и два смежных отделения, в результате чего «Мольтке» мог следовать лишь 15-узловым ходом. Командовавший 1 разведывательной группой Хиппер немедленно повернул в Данциг, чтобы осмотреть пробоину «Мольтке» и принять топливо.

Охрана входа в Рижский залив с севера была поручена I эскадре линейных кораблей, крейсеровавшей день и ночь к западу от Сворбе.

«Е-1», вследствие тумана и присутствия большого числа миноносцев, не смогла произвести повторную атаку. Имея повреждение главного электромотора, лодка сразу после атаки направилась к Дагерорту. В 9 ч. 15 м. она донесла через Дагерорт о происшедшем командующему и получила от него разрешение на возвращение в Ревель.

Из расшифрованных радио русскому командованию стало известно и о степени повреждения «Мольтке» и о направлении его 15-узловым ходом к Путцигу. Не имея связи с «Акулой», командующий не мог направить лодку для атаки поврежденного крейсера.

«Акула» в ночь на 19-е в темноте видела, а затем, погрузившись, слышала шум винтов большого корабля, прошедшего на норд-ост кабельтовых в 7-ми от нее. «Акула» не могла его атаковать, так как в перископ ничего не было видно. Утром лодка перешла в зюйд-вестовый угол своего квадрата, и в 10 часов заметила в тумане в расстоянии 6 миль линейные корабли «Брауншвейг» и «Эльзас», шедшие без всякого охранения в Нейфарвассер для приемки топлива. Лодке удалось сблизиться лишь на 35 каб. «Брауншвейг» при этом заметил лодку.

Ночью миноносец «S-31», находившийся в дозоре с другими германскими миноносцами на линии Доменес-Руно, подорвался на мине и затонул.

В этот же день в Балтийское море вошла английская лодка «Е-8».

На этот раз английское адмиралтейство предварительно запросило русское морское командование об имеющихся в Балтике минных заграждениях и о порядке плавания. В ответ русскими было сообщено расположение в Балтийском море русских, известных и предполагаемых немецких заграждениях, о месте и системе немецкого дозора; рекомендовалось лодкам итти из пролива севернее Борнгольма, далее вдоль восточного берега Готланда до Готска-Сандэ и оттуда на маяк Н.-Дагерорт, где лодки должны были встретить русские миноносцы; для взаимного опознавания лодок и миноносцев сообщалась система опознательных сигналов.

14 августа из Гарвича для следования в Балтийское море вышли «Е-8» и «Е-13».

Скагеррак «Е-8» прошла 17 августа, оставив в стороне «большую дорогу» коммерческих судов. Днем ей пришлось погрузиться и пройти под целым флотом траулеров. Только в 19 часов ей удалось снова подняться на поверхность. Она сразу же дала полный

Рис. 25. Линейный крейсер „Мольтке". (Водоизмещение 23500 т, постройки 1910 г.).

ход и, обогнув Скаген, вошла в Каттегат, где в наступающей темноте заметила много пароходов, идущих на север. Все маяки и береговые огни ярко горели. Ночь была короткая, и уже в 3 часа утра 18 августа она была вынуждена погрузиться и пролежать на мелководьи, пока не прошли находившиеся по близости коммерческие пароходы. В 5 ч. 25 м. лодка всплыла, но опять быстро погрузилась, скрываясь от показавшегося парохода. В 7 часов утра она снова поднялась и, пользуясь спустившимся ненадолго туманом, шла полтора часа в надводном положении, после чего вновь погрузилась и продолжала движение 3-узловым ходом. В час дня лодка подошла ко входу в Зунд (схема 11).

Здесь приходилось выбирать, итти ли дальше под водой или подождать наступления темноты и проходить Зунд в надводном положении. Командир предпочел первое и решил войти в Зунд под водою и уже внутри пролива ждать пока не стемнеет. Лодка пошла дальше, удерживаясь на 50-футовой (15 м) глубине. В 15 ч. 06 м. командир всплыл до 21 фута (6,5 м), определился и погрузился снова до 50 футов (15 м), изменив курс с расчетом пройти северной частью узкости. В 16 ч. 10 м. лодка находилась к весту от маяка Гельсинборг (схема 11).

В 17 ч. 20 м. после нового определения лодка легла на 20-метровой глубине на грунт. До этого времени лодка оставалась незамеченной.

В 20 ч. 15 м. лодка всплыла. Датский берег был освещен, шведский погружен в полный мрак. Проложив курс на зюйд-вест, командир был вынужден несколько раз уклоняться в сторону, чтобы не быть замеченным двумя миноносцами, шедшими очень большим ходом под Датским берегом. Один из миноносцев резко повернул к зюйду, но затем как бы в раздумьи остановился. «Е-8» входила во все более и более опасные воды. Копенгаген горел огнями, с форта Миддль-грунд светил прожектор, лучи которого время от времени скользили по лодке. Затем мимо прошли несколько рыбачьих шхун, а с левой стороны лодки показалось какое-то небольшое судно с двумя красными огнями на мачте, двигающееся по направлению датского берега. Лодка продолжала итти дальше, направляясь в проход Флинт.

У Мальмэ огни были едва заметны и определиться было чрезвычайно трудно. Кругом сновала масса рыбачьих судов с яркими топовыми огнями. Лодка шла в позиционном положении под одной машиной, развивая 7 узлов. Следуя Флинтом она разошлась у западного его конца не менее как с 20 рыбаками, из которых некоторые несли два, а некоторые по три топовых огня, а одно из рыбачьих судов делало сигналы прожектором. Не успела лодка, изменив курс, миновать рыбаков, как прямо по носу заметила небольшой торговый пароход, показавший сначала зеленый огонь, а затем три белых. Пароход, повидимому, стал на якорь, но приходилось остерегаться еще двух появившихся пароходов, а также судна, делавшего сигналы прожектором.

Вслед за этим, в тот момент, когда «Е-8» находилась прямо на норд-ост от пловучего маяка с тремя стоявшими вертикально красными огнями, ее заметил появившийся в расстоянии 1—1,5 каб. небольшой миноносец или траулер.

Был ли тому причиной Копенгагенский прожектор, в лучи которого неоднократно попадала лодка, неизвестно, но началась погоня. Миноносец зажег красные и зеленые фальшфеера и изменил курс прямо на «Е-8». На 19 футах (5,6 м) лодка быстро погрузилась и сильно ударилась о твердый грунт. Глубина скоро уменьшилась до 14 футов (4,2 м), но лодка пыталась итти тем же курсом дальше. Однако, минут через пять-десять в 23 ч. 40 м. последовало еще несколько ударов, и лодка остановилась. Через 15 минут «Е-8» снова всплыла. На правой раковине виднелся огонь пловучего маяка Дрогден. Прямо по носу лодки, неся все огни, шли большой миноносец и легкий крейсер. Расстояние до них не превышало 1 каб., тем не менее командир успел погрузиться и благополучно их миновал. Но уже через 4 минуты в 0,5 каб. по носу появился другой миноносец. Командир снова пытался нырнуть, рассчитывая опуститься на 23 фута (7 м), но на 16 футах (4,8 м) лодка сильно ударилась о грунт и снесла все лопасти правого винта. Оставшись лежать на грунте, лодка прислушивалась к тому, что делалось на поверхности.

В 00 ч. 15 м. 19 августа лодка сползла на глубину 18 футов (4,4 м) и пошла дальше, но удары о дно не прекращались. В 00 ч. 19 м. командир застопорил машину и всплыл. Миноносец оказался совсем близко справа. Через минуту лодка уже погрузилась и, достигнув 17 футов (5,1 м), пошла своим курсом. Глубина постепенно увеличивалась. Долгое время все шло хорошо, но в 2 ч. 10 м. лодка снова коснулась грунта. Прождав час, командир всплыл и опять увидел тот же миноносец. Однако, на этот раз последний был от лодки в расстоянии около одной мили, вследствие чего лодка погрузилась незамеченной. Когда в 7 ч. 15 м. она снова всплыла, миноносец исчез. В 8 ч. 53 м. лодке пришлось погрузиться, скрываясь от парохода, а в 10 ч. 40 м. от нового миноносца. К этому времени батареи разрядились, поэтому командир решил опуститься на большую глубину и пролежать до наступления полной темноты с тем, чтобы после подняться и зарядить батареи. С 10 ч. 40 м. до 18 ч. 40 м. «Е-8» пролежала на грунте на 23-футовой (7 м) глубине.

Когда в 18 ч. 40 м. она всплыла, оказалось, что впереди ее держится шведский дозорный пароход. В 20 ч. 25 м. за кормой лодки показался дозор из трех судов, медленно подвигавшихся в остовом направлении. Луна ярко светила, командир не рискнул оставаться на поверхности и снова погрузился. В 21 ч. 30 м. сделали новую попытку заняться зарядкой аккумуляторов, но снова неудачно. От зюйда показался миноносец. Только за 10 минут до полуночи удалось найти водное пространство, в котором можно было спокойно приступить к зарядке. Однако, темного времени впереди оставалось мало. В 2 ч. 20 м. «Е-8» опять была на грунте, и командир занялся тщательным изучением карты. Из Зунда лодка выбралась и миновала побережье Швеции. Справа от нее находился остров Рюген. За кормой проход, ведущий в Любек и Киль, а прямо по носу остров Борнгольм, который необходимо было пройти незамеченным. Дальше уже открывалось свободное пространство Балтийского моря.

«Е-13» проходила проливы вслед за «Е-8». В ночь на 19 августа она вошла в Зунд и уже приближалась к выходу из него, когда перестал действовать компас. Потеряв ориентировку, лодка выскочила на юго-восточную оконечность мели Сальт-Хольм (схема 11). Все старания сняться с мели ни к чему не привели. В 5 часов появился датский миноносец и объявил, что лодка должна в течение 24 часов сняться и покинуть датские воды, что помощи ей оказано быть не может, но что она будет охраняться датскими военными кораблями. Вскоре же появился немецкий миноносец, скрывавшийся при появлении датских миноносцев. Около 9 часов к лодке приблизились два немецких миноносца и, несмотря на присутствие датских миноносцев, сначала выпустили в лодку торпеду, а затем открыли по ней огонь. Таким образом «Е-13» была немцами уничтожена.

О прорыве английских лодок в Балтику германскому адмиралу, командовавшему операцией в Рижском заливе, стало известно в тот же день.

Подрыв «Мольтке», сведения о проникновении новых английских лодок в Балтийское море, беспорядочный бой с русскими ка-

нонерками, наконец, гибель «V-99» и «S-31» — все это поколебало уверенность командовавшего операцией адмирала Шмидта в успешном ее завершении: к тому же Шмидт и раньше не сочувствовал операции.

20 августа с утра главные силы направились к Моонзунду для постановки заграждения у южного его выхода. Линейные корабли должны были прикрывать постановку мин «Дейчляндом». В 6 ч. 30 м. миноносец «V-182» заметил впереди на курсе линкоров подводную лодку. Это была, видимо, «Минога», которая, переночевав вместе с «Макрелью» у маяка Лайдунина на подводном якоре, в 5 часов пошла на позицию к югу от Моонзунда (схема 10). Получив радио от «V-182», извещавшее об обнаружении им лодки, адмирал Шмидт отменил постановку мин, считая, что риск для кораблей и возможность жертв «не будет соответствовать высочайшему повелению».[1]) Появление лодок адмиралу представлялось особенно опасным, так как маневрирование кораблей было стеснено предполагаемым наличием минного заграждения. Демонстрация против Усть-Двинска также была отменена из опасения остающейся в тылу «Славы» и плохой видимости.

В это время крейсеры выполняли закупорку Пернова. Операция эта была произведена без всякой помехи со стороны находившегося в Пернове гарнизона.

Сухопутное командование в Пернове при появлении германских кораблей, как оно предполагало — с целью десанта, впало в такую панику, что начало сразу же уничтожать все имеющиеся склады. Слухи о высадке в Пернове десанта достигли командира «Корейца», укрывавшегося за рифами у мыса Мерис. Считая себя отрезанным от Моонзунда, он взорвал свой корабль.

Ожидая выполнения крейсерами задачи по закупорке Пернова, германские главные силы держались в протраленном фарватере, будучи прикрытыми со стороны Моонзунда крейсером «Пиллау». Последнему несколько раз казалось, что он видит подводные лодки. По присоединении крейсеров отряд начал обратное движение из Рижского залива. Адмирал Шмидт очень опасался, что русские будут стремиться отрезать отряд подводными лодками, однако, его отход прошел вполне спокойно: к темноте главные силы уже вышли из Рижского залива за заграждение и стали на якорь к северо-западу от Михайловского маяка.

Русское командование не использовало тяжелого положения германских сил при выходе их из залива прежде всего потому, что отход германских сил был для него совершенно неожиданным. С другой стороны, крайне ограниченное количество лодок, могущих выйти в море, вынуждало русское командование их экономить. Считая, что после прорыва в залив немцы начнут операцию с целью закупорки Моонзунда, русское командование развернуло на подходах к нему старые лодки «Миногу» и «Макрель». Цель русских этим развертыванием была вполне достигнута. Обнаружение нем-

---

[1]) Рольльман, стр. 243.

цами «Миноги» сорвало намеченную ими операцию. Вечером обе эти лодки вернулись в Куйвасто.

Уже после отказа немцев от операции в 19 часов из Куйвасто в Рижский залив был выслан пришедший в Моонзунд около полудня «Гепард». Под влиянием ошибочных сведений о высадке немцами десанта в Перновском районе «Гепарду» было отдано приказание крейсеровать между островом Руно и Перновским заливом (схема 10, п. 7). Следуя в этот район, лодка около 21 часов наткнулась на завесу германских миноносцев, прикрывавших отход главных сил. Погрузившись, лодка пошла на глубине 35—40 футов (10,5—12 м) малым ходом, которым и следовала до 5 часов 21 августа.

«Акула», оставаясь в этот день на прежней позиции, вследствие плохой видимости, никого за весь день не видела.

«Е-8» дабы не обнаруживать себя в стесненном районе южной части Балтийского моря, все светлое время продолжала находиться под водой вблизи острова Рюген. Лишь с темнотой лодка всплыла и направилась далее к русским берегам.

Для встречи и проводки «Е-8» к Дагерорту была выслана в сопровождении миноносца «Е-9». Посылка лодки для встречи «Е-8» в столь напряженный для русских момент, когда с этой целью и даже с бóльшим успехом могли быть использованы любые другие корабли, была явно нецелесообразной. Этот факт свидетельствует, насколько русское командование, несмотря на подчинение ему английских лодок, вынуждено было считаться с желаниями их командиров.

Таким образом, 20 августа фактическое соприкосновение лодок с противником имело место лишь в Рижском заливе. Однако, адмирал Шмидт получил за 19-е и 20-е целый ряд донесений о встрече своих кораблей с лодками. «Регенсбург» считал себя атакованным лодкой у Готска-Сандэ, выпустившей якобы три торпеды; миноносцы долго охотились за мнимой лодкой у Паппензе; к востоку от Форэ крейсерами дважды были замечены следы «Е-1»; «Брауншвейг» донес об обнаружении «Акулы». Если к этому добавить еще атаку лодкой «Мольтке», обнаружение лодок в Рижском заливе и сведения о прорыве английских лодок в Балтику, становятся понятными и боязнь адмирала Шмидта подводных лодок и поспешность в свертывании всей операции. Правда, к этому побуждали его и затруднения, возникшие на кораблях с топливом.

21 августа, убрав выставленное в Ирбене ограждение протраленных ими фарватеров, германские главные силы с полудня начали возвращение в свои базы. 1 разведывательная группа, прибывшая днем, за исключением «Мольтке», в район операции, вечером начала движение обратно, так же как и I эскадра линейных кораблей. Линейные крейсеры прошли прямо в Киль, а 1 эскадра—в Свинемюнде. Корабли из состава Флота Открытого Моря получили распоряжение о возвращении в Северное море.

В 8 часов «Акула» увидела на зюйд-вест в расстоянии 5 миль два линейных корабля, видимо́, «Брауншвейг» и «Эльзас», возвращавшихся к эскадре после приемки топлива. Командир лодки, заме-

тив сначала дым и бурун головного корабля, через полминуты уже ясно разглядел оба корабля. Лодка срочно погрузилась, но корабли заметили ее и, повернув «все вдруг» на обратный курс, большим ходом ушли. В 8 ч. 30 м. командир всплыл и, так как лодка в этом районе была обнаружена, решил перейти на другую позицию в 25 милях на норд-вест (схема 10, п. 8). Командир выбрал это место по карте службы связи с нанесенными курсами кораблей противника. На этой позиции лодка пробыла до 18 часов. Никого не видя, она пошла к Эстергарну. В 19 часов в тумане был замечен неясный силуэт подводной лодки. Это была направлявшаяся к Дагерорту «Е-8». В 23 часа, определившись по Эстергарну, лодка пошла ко входу в Рижский залив, решив провести там весь следующий день. Туманная погода помешала лодке обнаружить возвращавшиеся германские главные силы. Разведывательная группа и 1 эскадра немцев проходили район позиции лодки, видимо, восточнее и уже в темное время.

«Е-8» днем 21 августа шла к Эстергарну. Около 23 часов лодке пришлось погрузиться, скрываясь от легкого крейсера, который прошел прямо над лодкой. В полночь она всплыла и направилась к Дагерорту. Таким образом, она разошлась с возвращавшимися из операции германскими кораблями, следуя западнее их.

«Е-9», придя утром к Дагерорту, стала вблизи него на якорь. Простояв до вечера на якоре и никого не видя, она на ночь легла на грунт.

«Гепард» до 13 часов оставался на своей позиции (схема 10, п. 7). Никого не заметив, он вернулся в Куйвасто и оттуда пошел в Ревель.

22 августа «Акула» из-за полного штиля и мглы, считая обстановку неблагоприятной для атак, пошла к Дагерорту и, не получив с маяка никаких распоряжений, направилась в Ревель, куда и пришла днем 23 августа.

«Е-8» утром 22-го была встречена у Дагерорта русским миноносцем и «Е-9». Все три корабля пошли вместе в Ревель.

К утру 23 августа все русские и английские лодки вернулись в свои базы.

Следует отметить слабое использование подводных лодок русским командованием в третьей Рижской операции. Главной причиной этого было малое количество исправных лодок. Но и эти исправные лодки были использованы далеко нерационально: все лодки, за исключением «Акулы», развертывались за заграждением, да и оттуда они к моменту прохода немцев были сняты; «Е-1» и «Е-9» непроизводительно тратили время на переходы с позиции в базу и обратно; разрозненные позиции не могли обеспечить полных сведений о силах противника и были рассчитаны лишь на случайные встречи.

Задачи, поставленные германским командованием выделенным для операции морским силам, и на этот раз выполнены не были, несмотря на то что к участию была привлечена половина всего германского флота: Моонзунд загражден не был; русские морские силы Рижского залива не были уничтожены и потеряли лишь две

малоценных канонерских лодки; обстрел фланга русской армии не был произведен, фланг же германской армии остался попрежнему под ударами русских морских сил; поймать в ловушку русские главные силы также не удалось. Единственно, что было выполнено немцами более или менее успешно—это заграждение Пернова, кстати говоря, совершенно неиспользуемого русскими. Хотя потери немцев были не велики: погибли два миноносца, несколько тральщиков и подорван линейный крейсер «Мольтке», но престиж германского флота не только в глазах русских, но и у союзников был значительно подорван.

Командующий германскими морскими силами в Балтийском море, на основании опыта проведенной операции, пришел к заключению, что «повторение операции будет иметь смысл лишь в том случае, если будет решено удержать за собою залив. Для этого необходимо, чтобы армия заняла Ригу и Усть-Двинск. Тогда владение заливом будет очень заметно облегчено, но все же потребует весьма значительных морских сил. Только захват островов Эзель и Даго принесет существенное облегчение, ввиду перехода вместе с ними в руки немцев обеспеченных якорных стоянок крупных кораблей, а также возможности приближения к Финскому заливу опорных пунктов».[1])

Русскому верховному и морскому командованию эта операция дала серьезный урок, позволив выправить целый ряд недостатков в системе обороны.

Прорыв германских сил выявил слабость выделенных для защиты Рижского залива русских сил. В то же время стала очевидной важность для русских обладания заливом, прикрывавшим фланг и тыл русской армии. Морское командование, не имея еще ясного представления о введенных в действие германских силах, просило верховное командование разрешить использование двух дредноутов, но получило ответ, подтверждающий прежние директивы, что дредноуты могут быть использованы лишь для основной задачи—защиты Финского залива. Однако, 21 августа верховное командование, осознав все последствия занятия немцами Рижского залива, послало командующему флотом новую директиву, в которой, подтверждая ранее поставленные задачи, допускало выполнение активных операций, не идущих в ущерб главной задаче. При этом разрешалось по усмотрению командующего флотом использовать два линейных корабля типа «Севастополь» и линейные корабли старых типов в крейсерских и заградительных операциях для придания им нужной устойчивости. Директива эта была получена командующим уже во время свертывания немцами операции. Русскому командованию стало также очевидно, что рассчитывать на содействие английского флота нельзя, так как на протяжении всей операции английский флот оставался, несмотря на просьбы русских, совершенно пассивным зрителем развертывающихся событий. Посылка англичанами двух лодок в Балтику («Е-8» и «Е-13») была продиктована не желанием помочь русскому флоту, а лишь стремлением ослабить

---

[1]) Ролльман, стр. 294.

немецкий флот уничтожением отдельных кораблей. Лодки были высланы на основании донесений командиров лодок «Е-1» и «Е-9», сообщавших о благоприятных условиях для атак германских кораблей в Балтийском море, благодаря активной деятельности немцев в последнем. Лодки вышли из Англии накануне получения запроса русских: «Может ли Англия увеличить число своих подводных лодок в Балтийском море или принять какие-либо иные меры для облегчения давления немцев на Ригу». Пассивность Англии вызывала мысль о возможности развития немцами операций и против Финского залива, почему русское командование наряду с усилением Ирбенской позиции решило усилить и оборону подступов к Финскому заливу образованием передовой позиции между Даго и Руссарэ. Фланги позиций было решено укрепить береговыми батареями крупного калибра.

Таковы были результаты этой последней по сути дела до 1917 г. большой операции германского флота в Балтийском море. Лишь в 1917 году немцы решились снова повторить операцию по прорыву в Рижский залив.

7. ОЖИДАНИЕ НОВОЙ ПОПЫТКИ ПРОРЫВА ГЕРМАНСКИХ МОРСКИХ СИЛ В РИЖСКИЙ ЗАЛИВ.

(Схема 12.)

Объясняя неожиданный выход немцев из Рижского залива понесенными ими большими потерями, русское морское командование, сознавая всю важность для немцев владения Рижским заливом, ожидало возобновления прерванной операции в ближайшие же дни. В силу этого, сразу же по выходе германских сил из залива командующий русским флотом принял меры для восстановления и укрепления Ирбенской позиции постановкой мин заграждения, противолодочных сетей и затоплением лайб и пароходов.

Старые русские лодки после трехмесячной кампании с довольно частыми выходами в море настоятельно требовали ремонта, почему большую их часть пришлось отпустить на длительное время в Ревель. Большие лодки также частично стали в ремонт для исправления мелких неисправностей.

Вечером 24 августа в море был выслан «Гепард» с приказанием осмотреть море, пройдя возможно дальше на юг, с расчетом вернуться к Дагерорту с донесениями к 18 часам 26 августа. Разведка эта имела целью обеспечить назначенную на 27 августа операцию заграждения Ирбенского пролива.

25 августа германским командованием с целью демонстрации и обстрела маяков Дагерорта и поста на м. Ристна были высланы крейсеры «Регенсбург» и «Пиллау».

В 15 ч. 43 м. «Гепард», следуя от Дагерорта на зюйд-вест, заметил справа по курсу дымы. Сближаясь для атаки, «Гепард» опознал, как ему казалось, два линейных корабля типа «Брауншвейг» (рис. 26) с шестью миноносцами. В действительности это были «Регенсбург» (рис. 27) и «Пиллау». Лодка находилась как

раз на курсе кораблей (схема 12, п. 1), но в расстоянии 30 каб. они повернули сначала на норд, а затем на вест, вследствие чего атака стала невозможной. Когда корабли скрылись на вест, лодка снова направилась на юг. К 21 часу она достигла широты Цереля, где и держалась (схема 12, п. 2) до 8 часов 26 августа. Никого не обнаружив, лодка пошла к Дагерорту и далее в Ревель.

Крейсеры лодки не видели. Вечером 25 августа они приблизились к Дагерорту, обстреляли безрезультатно оба маяка, после чего

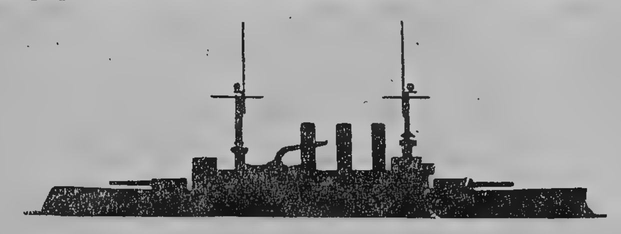


Рис. 26. Силует линейного корабля типа „Брауншвейг".

направились в свои базы. Район нахождения в это время «Гепарда» отряд прошел в темноте и в силу этого не был им замечен.

Вечером 26-го для прикрытия операции постановки мин у Ирбена вышли линейные корабли «Севастополь» и «Гангут», крейсеры «Олег» и «Богатырь» и миноносцы. На рассвете 27-го операция была закончена и к вечеру отряд вернулся в Эрэ.

Из агентурных данных русскому командованию было известно, что часть линейных кораблей из состава Флота Открытого Моря была задержана немцами в Балтийском море. Это еще больше убе-

Рис. 27. Силует крейсера „Регенсбург".

ждало в том, что немцы не оставили мысли овладеть Рижским заливом. В силу этого русское командование энергично проводило усиление Ирбенской позиции. Кроме минных заграждений у южного берега было создано заграждение из затопленных парусников и двух пароходов. Благодаря этим мерам вдоль берега нельзя было пройти даже мелкосидящим судам.

Германское командование в это время ставило себе задачу наблюдения за водами вокруг Готланда путем коротких походов в хорошую видимость. С этой целью вечером 29 августа в море вышел отряд в составе броненосного крейсера «Роон», линейных кораблей «Брауншвейг» и «Эльзас», легкого крейсера «Любек»

и восьми миноносцев. Отряд прошел между Форэ и Готска-Сандэ к Хуфвудшеру, оттуда в район к югу от Богшера и, обойдя Готланд с запада, 31 августа вернулся в Либаву.

Русскому командованию стало известно о выходе германских кораблей. Вечером 29-го из Ревеля на позицию между Бакгофеном и Готландом была выслана «Е-9». Лодке предписывалось пробыть на этой позиции одни сутки и затем перейти на позицию к Эстергарну. 30 августа в 18 ч. 20 м. лодка пришла на позицию (схема 12, п. 3). В 19 часов она наблюдала дымы на зюйд-ост, а в 19 ч. 35 м. обнаружила подводную лодку «U-26». Обе лодки погрузились и более друг друга не видели.

В 18 часов 29 августа из Ревеля вышел «Гепард» с приказанием итти на позицию к северу от Риксхефта (схема 12, п. 4) и к 7 сентября вернуться к Дагерорту. 30 августа около 8 часов лодка прошла Н.-Дагерорт и направилась к Эстергарну, к которому подошла около 22 часов и далее направилась на назначенную ей позицию.

Германский отряд кораблей успел пройти район между Готландом и Курляндским берегом раньше, чем лодки туда пришли.

31 августа был сильный шторм от веста. «Е-9» продержалась весь день под водой на той же позиции (схема 12, п. 3), а «Гепард», застигнутый разыгравшимся штормом к югу от Готланда (схема 12, п. 5), считая, что шторм продлится долго, повернул к Готланду с целью укрыться за ним. В 6 ч. 15 м. во мгле был замечен силуэт какого-то корабля. Видимо, это был один из германских кораблей отряда броненосных крейсеров, направлявшихся в Либаву. Лодка погрузилась и пошла в атаку, но вскоре из-за большой волны и дождя потеряла противника из вида. В 7 часов лодка всплыла и пошла снова к Готланду. В 19 ч. 30 м. «Гепард» стал на якорь в бухте Сандвик на острове Готланд (схема 12, п. 6), где и простоял до 4 часов 1 сентября. Опасаясь слишком долго оставаться в нейтральной бухте, лодка на рассвете снялась с якоря и, следуя курсом вест, вскоре обнаружила подводную лодку (схема 12, п. 7). Считая, что это английская лодка, «Гепард» не стал погружаться, приведя на всякий случай лодку себе за корму. Видя, что шторм усиливается, командир решил возвратиться в Ревель, куда и прибыл вечером 2 сентября.

«Е-9» опознала «Гепарда». Весь день 1 сентября лодка провела на позиции у Эстергарна (схема 12, п. 8), держась с 18 ч. 45 м. до 1 часа 2 сентября под водой. С рассветом 2-го лодка снова ушла под воду и, так как шторм не уменьшался, решила возвратиться в Ревель, куда и пришла утром 3 сентября.

Ввиду получения сведений о появлении германских кораблей в северной части Балтийского моря 30 августа русским командованием, в дополнение к уже отправленным в море лодкам («Е-9» и «Гепард»), к устью Финского залива была послана «Е-8», а на позицию (схема 12, п. 3), где в предыдущий день должна была быть «Е-9», был послан «Барс».

«Е-8» вышла из Ревеля вечером 30 августа. Утром 31-го лодка пришла на позицию (схема 12, п. 9) и, никого не обнаружив, вскоре же, согласно полученным приказаниям, прошла на позицию к западу

от Ирбенского пролива (схема 12, п. 17). На этой позиции лодка пробыла до 5 сентября. И там никого не обнаружив, она утром 6 сентября вернулась в Ревель.

«Барс», выйдя из Ревеля вечером 30-го, направился к назначенной позиции (схема 12, п. 3). Утром 31-го к востоку от Тахконы лодка погружалась от проходивших под берегом русских же миноносцев. Несколько позже, к западу от меридиана Тахконы «Барс» обнаружил длинное масляное пятно и перископ лодки позади траверза. В это время в северной части Балтийского моря из германских лодок находилась только «U-26», которая из похода в свою базу не вернулась. Видимо, «U-26» в это время уже имела какие-то повреждения, возможно, и явившиеся причиной ее гибели. У Н.-Дагерорта «Барс» встал на подводный якорь и начал зарядку, во время которой произошло повреждение муфты правого гребного вала. На следующий день, вследствие этого повреждения, лодка, получив разрешение, пошла обратно в Ревель. На обратном пути у банки Аполлон она встретила два русских миноносца. Несмотря на поднятые лодкой позывные, головной миноносец произвел выстрел под нос лодки. Застопорив ход, она выждала подхода к ней миноносцев, после чего пошла дальше в Ревель, куда прибыла утром 2 сентября.

Вечером 4 сентября «Барс» снова вышел в море. На этот раз он дошел до южной оконечности Готланда, но из-за свежей погоды вернулся утром 8 сентября в Ревель, никого не обнаружив в море.

Ровно за сутки до подхода «Барса» к Хоборгу немцы предприняли именно в этом районе поиск миноносцами русских подводных лодок.

Под впечатлением успешной атаки «Е-1», подорвавшей линейный крейсер «Мольтке» и в ожидании дальнейших операций немцев против Рижского залива, английское адмиралтейство направило 4 сентября еще две подводных лодки в Балтийское море — «Е-18» и «Е-19». Проход лодками Зунда как раз совпал с предпринятым немцами очередным выходом кораблей для наблюдения за устьем Финского залива.

После полудня 9 сентября пять линейных кораблей типа «Виттельсбах» и 11 миноносцев вышли в море, прошли ночью между Эландом и Готландом и на следующее утро показались у Хуфвудшера. Крейсеры «Аугсбург» и «Бремен» с сопровождавшими их миноносцами прошли восточнее Готланда и образовали дозорную линию на широте Дагерорта. Утром 10-го вышли «Принц Адальберт», только что окончивший ремонт после подрыва его «Е-9», «Брауншвейг» и «Эльзас», образовав заслон на линии Форэ-Церель. Вечером того же дня эти корабли вернулись в Либаву. На следующее утро туда же возвратились и линейные корабли, обогнув далеко с востока Готска-Сандэ.

Утром 9 сентября из Ревеля на позицию к северу от Риксхефта (схема 12, п. 4) вышел «Гепард». Утром же 10-го он обнаружил и тщетно пытался сблизиться для атаки с одним из легких германских крейсеров (схема 12, п. 10). Вследствие неисправности одного из дизелей лодка вынуждена была повернуть обратно в Ревель.

Для встречи вышедших из Англии лодок с утра 9-го из Ревеля к Дагерорту была выслана в сопровождении миноносца «Громящий» «Е-9». Переночевав на грунте у Дагерорта, лодка утром получила от командования сведения о нахождении в море германских легких крейсеров. Вместе с миноносцем лодка направилась на позицию в 15 милях мористее Дагерорта. В 11 ч. 50 м. миноносец обнаружил «Аугсбурга». Лодка погрузилась и пошла в атаку. В 20 каб. «Аугсбург» повернул влево на 90°, вследствие чего хорошо выходившая атака сорвалась. К вечеру миноносец и лодка вернулись к Дагерорту.

Тем временем «Е-18» и «Е-19» были обнаружены при прорыве через Зунд.

Обе лодки вышли из Нью-Кастля и направились к датским берегам. 6 сентября, следуя вдоль Ютландского полуострова, они были вынуждены несколько раз погружаться при встрече с торговыми кораблями, чтобы сохранить втайне свое приближение к проливам. Вечером лодки, следуя раздельно, вошли в Каттегат. «Е-19» в темноте с трудом удалось избежать таранного удара какого-то похожего на миноносец корабля. 7 сентября лодки шли Каттегатом, направляясь к Зунду. Ночью «Е-19» едва не протаранила «Е-18». Днем лодкам приходилось часто погружаться, чтобы избежать обнаружения торговыми и сторожевыми кораблями. «Е-18» к вечеру подошла ко входу в Зунд, но так как ночь была светлая, лунная, она решила переждать до следующей ночи. «Е-19», обходя с веста остров Ангольт и обнаружив южнее его дозорные датские корабли, была вынуждена погрузиться и итти до темноты под водой. В 21 час лодка всплыла и направилась в Зунд (схема 11). Узкость в районе Вихен-Гельсингборг она проходила в позиционном положении. Следуя вблизи от многих мелких судов, лодка, видимо, была ими обнаружена. Около 3 часов ночи, несколько не дойдя до острова Хвена, она легла на глубине 21 м на грунт.

Утром 8 сентября русскими было частично расшифровано германское радио, сообщавшее о проникновении в 23 ч. 15 м. английских лодок в Зунд. В этом же радио указывалось, что лодки были замечены еще утром 7-го с датского берега, когда они обменивались между собой световыми сигналами по азбуке Морзе. Немецкое командование приказало усились охранение Зунда. Были высланы дополнительно три миноносца, пять сторожевых кораблей, девять моторных рыболовных ботов и один дирижабль.

«Е-19» вынуждена была пролежать на грунте до 17 часов 8 сентября, исправляя повреждение в рулевом устройстве. Отделившись от грунта, она продолжала движение под водой. Личный состав сильно страдал из-за плохого воздуха в лодке. Диферентовка лодки нарушилась; все усилия привести ее в норму были безуспешны. Диференты достигали 20°. Вскоре лодка выскочила на отмель у острова Хвен, обнаружив и нос и рубку настолько, что жители Хвена смогли прочесть ее название. Лодка сидела на мели с большим диферентом и креном.

Немецкому командованию немедленно стало известно о посадке лодки на мель. К Хвену были направлены два миноносца «V-152» и «V-154» с приказанием уничтожить лодку как только она покинет

нейтральные воды. «Е-19» удалось довольно скоро сняться с мели. Командир, дав электромоторам полный назад, продул весь балласт, в результате чего лодка сдвинулась назад, получив при этом диферент на корму до 30°. Вскоре лодку удалось выровнять. До 21 ч. 35 м. лодка оставалась под водой. Когда, в 1,5 мили к западу от Хвена, лодка всплыла, оказалось, что ее рубочный люк придавлен грузом сломавшегося при посадке на мель противовеса. Только с большим трудом удалось вылезть наружу лодки и наладить открывание крышки люка. Пришлось остановить левый электромотор, получивший также повреждение при съемке лодки с мели. Под одним двигателем лодка направилась к Мальмэ. В 2 ч. 30 м., пытаясь избегнуть обнаружения многими находившимися на фарватере кораблями, лодка вновь коснулась грунта. В то же время на зюйд-вест были обнаружены многочисленные осветительные снаряды и лучи прожекторов. Командир решил отложить прорыв до исправления всех повреждений и вернулся к Ландскроне, где глубина позволяла безопасную покладку лодки на грунт. До рассвета лодка заряжалась, затем легла на грунт и в течение всего дня исправляла повреждения и приводила в порядок батарею аккумуляторов, из которой, как оказалось, вылилось при диференте значительное количество кислоты.

Когда в 21 ч. 20 м. лодка снова всплыла на поверхность, оказалось, что ее снесло вплотную к Хвену. Ночь была темной, небо ясным, на поверхности моря легкая зыбь. Лодка над водой направилась к Мальмэ, ориентируясь частично по горевшим маякам и стараясь держаться дальше от встречных кораблей. Вскоре лодку осветил очень сильный прожектор с датского берега. Это заставило ее перейти в позиционное положение. В 2 ч. 30 м., увидев слева по носу в расстоянии 2,5 каб. миноносец без огней, лодка быстро погрузилась под воду, причем на 16 футах (4,8 м) она сильно ударилась о грунт. Чтобы попасть на большие глубины, пришлось изменить курс в сторону миноносца. Дав самый полный ход, лодка, тяжело ударяясь о камни, выбралась на 20-футовые (6 м) глубины по глубомеру. После этого она вновь направилась к выходу из пролива. До 3 ч. 36 м., двигаясь на глубине 15—20 футов (4,5—6 м) со скоростью 4,5—5 узлов, лодка продолжала ударяться о грунт. Пройдя по расчету маяк Дрогден, она повернула на курс 220° и вскоре вышла на большие глубины.

В 4 ч. 50 м. лодка всплыла и пошла далее в надводном положении. В 5 часов во мгле слева по носу в 2-х милях был обнаружен корабль, шедший параллельным с ней курсом. Позже удалось рассмотреть, что это был крейсер типа «Нимфе» (в действительности же крейсер «Амазоне»). Не желая атаковывать его в темноте, командир следил за ним, оставаясь в надводном положении; когда же на рассвете лодка погрузилась, крейсер изменил курс, почему атака стала невозможна. Вскоре лодка обнаружила миноносец «S-122» (рис. 28) и атаковала его, выпустив две торпеды (с растворением 3,5°). Торпеды не попали, одна из них прошла под кормой миноносца. Два других миноносца преследовали лодку, сбросив противолодочные бомбы. Увлеченная атакой «S-122», лодка их не заметила. Вслед за выпуском торпед лодка услышала взрыв и отчетливый шум

винтов над головой. Через полминуты взрыв и шум винтов над головой повторились. В течение часа лодка не могла оторваться от шума винтов. Долгое время миноносцы преследовали лодку. Около полудня, подняв перископ, она заметила цеппелин. Считая, что он наводил миноносцы на след лодки, командир лег на грунт и оставался в таком положении до сумерек, после чего, всплыв, пошел к Борнгольму.

«Е-18», пролежав весь день 8 сентября на грунте, вечером всплыла под перископ и направилась в Зунд. В 22 ч. 15 м., когда стемнело, она всплыла на поверхность и пустила дизеля. Рыбачьих судов было так много, что было невозможно избежать обнаружения ими лодки. Кроме того, навстречу попалось несколько пароходов. В 23 ч. 30 м. лодка прошла на параллель Гельсингборга и легла на курс с расчетом пройти к весту от острова Хвен. В полночь лодка прошла его и повернула на Мальмэ, ориентируясь по огням Тарбек и брандвахтам, ограждающим датские заграждения, Миддель-грунда и Н. Россе. Приблизившись к Мальмэ, лодка повернула в 2 ч. 30 м. во Флинт. Форты Миддель-грунд и Дрогден все время держали лодку в лучах прожекторов. Впереди были видны осветительные снаряды, выпускаемые кораблями германского дозора. Кроме того, видимо, с мыса Сканер светил еще прожектор. Несмотря на то что лодка находилась в лучах прожекторов, она осталась незамеченной. В 2 ч. 45 м. на правом крамболе в 1 каб. от лодки был замечен миноносец. В это время лодка находилась на малых глубинах у банки Оскар-грунд. Не имея возможности в силу этого погрузиться, лодка изменила курс на зюйд. Миноносец, не видя ее, зигзагировал малым ходом вблизи, заставляя лодку часто менять курсы и в то же время постепенно оттесняя ее все дальше на зюйд на еще меньшие глубины. В 3 ч. 04 м., увидев огни маяка Дрогден, лодка повернула на них. Миноносец все еще был вблизи на правом ее кромболе. Один момент он было отвернул от лодки, но вслед за тем, сильно задымив, развернулся и пошел прямо на лодку. С обеих сторон и впереди лодки было несколько кораблей с огнями и без огней. Не имея возможности уклониться поворотом, лодка быстро погрузилась на глубине 20 футов (6 м), сильно ударившись при этом о каменистый грунт. Сразу же глубина уменьшилась до 16 футов (4,8 м). Лодка легла на курс 220° и продолжала движение этим курсом, часто ударяясь о грунт. Глубины очень медленно увеличивались; только в 5 ч. 30 м. глубина моря достигла 35 футов (10,5 м). В 6 ч. 30 м. лодка всплыла на поверхность. Светало. Лодка находилась в 8,5 милях по пеленгу 20° от Стевенс-Клинта. Она пошла над водой, заряжая батарею. Около 8 ч. в 5 милях от лодки был замечен крейсер типа «Нимфе», скрывшийся на зюйд-вест. Вскоре в одной миле от лодки был обнаружен миноносец. Заметив лодку, он пытался ее таранить. Благодаря быстрому погружению ей удалось избежать таранного удара.

Следуя дальше, «Е-18» увидела в 9 часов два легких крейсера, один в 10 милях на вест, другой в 5 милях на ост. Последний, оказавшийся крейсером «Амазоне», в то время как лодка начала погружаться, открыл по ней меткий огонь. Один из снарядов упал в воду

над носовой частью лодки, в результате чего выключилась носовая группа освещения и обсыпалось много пробковой изоляции. Так как батарея аккумуляторов была сильно разряжена, пришлось отказаться от атаки и лечь на грунт. Лежа на последнем, она несколько раз слышала шум винтов проходивших над ней кораблей. В 20 ч. 40 м. лодка всплыла и, одновременно заряжаясь, направилась в Борнгольму. В 21 ч. 30 м., обнаружив по носу миноносец, лодка уклонилась от встречи с ним. В 23 ч. 20 м. за кормой лодки появились вспышки очень ярких осветительных снарядов, что заставило ее быстро погрузиться и итти в течение двух часов под водой. Весь день 10 сентября лодка шла в направлении русских берегов. Уклонившись в темноте еще раз от встречи с миноносцем, она вечером легла для отдыха личного состава на грунт на банке Нордовая-Средняя (схема 12, п. 11).

Германское командование, убедившись в прорыве английских лодок через Зунд, выслало вечером 10 сентября XVI полуфлотилию миноносцев в район между Хоборгом и Утклипан. В течение 24 ча-

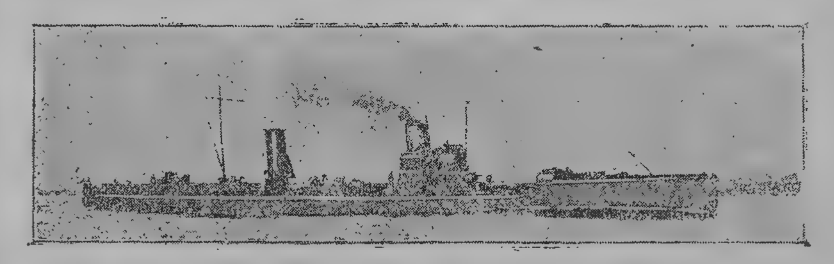


Рис. 28. Миноносец типа „S-122". (Водоизмещение 470 т, постройки 1903 г.)

сов миноносцы крейсеровали в строе фронта в этом районе. Утром 11 сентября, «Е-19», следуя к южной оконечности Готланда, видела у Эланда два миноносца. Уйдя под воду, она избежала встречи с ними.

«Е-18» утром 11-го всплыла с грунта у банки Нордовая-Средняя и, направляясь также к южной оконечности Готланда, около 10-ти часов обнаружила два, как считал командир, линейных крейсера. При попытке их атаковать ему удалось сблизиться лишь на 4 мили. В действительности в этом районе находились лишь германские миноносцы. Трудно представить, в силу каких причин могла произойти столь резкая ошибка в определении класса кораблей.

12 сентября обе лодки подошли к Дагерорту, где были встречены русским миноносцем и «Е-9». После этого все четыре корабля перешли в Ревель.

Не сумев и на этот раз воспрепятствовать прорыву английских лодок через Зунд, германское командование решило заградить выход из Зунда вне пределов нейтральных территориальных вод. Ввиду невозможности быстро осуществить надежное сетевое заграждение, было решено ставить мины, предупредив об этом Швецию и Данию. Швеция возражала против постановки, но ограничи-

лась тем, что оговорила за собой право требовать при несчастных случаях возмещения убытков. Дания, при наличии обеспечения безопасности плавания в пределах ее территориальных вод возражений не имела. В период с 29 сентября по 22 ноября немцами был произведен ряд минных постановок в районе Лилегрунда (схема 11).

Одновременно, немцами было обращено серьезное внимание на развитие средств борьбы с подводными лодками. Решено было снабжать глубинными бомбами не только миноносцы, но и все тральщики, сторожевые корабли и крейсеры. В Путцигской бухте, у Риксхефта, Полангена и у Либавы предполагалось поставить противолодочные сети. К этому времени заканчивались испытания специальных артиллерийских снарядов против подводных лодок и бомб, выстреливающихся из бомбометов; были разработаны буксируемые мины, буксируемые подрывные сети; сторожевые корабли оборудовались гидрофонами. Многие из этих средств еще не могли быть изготовлены в достаточном количестве для широкого применения. Командующий морскими силами в Балтийском море настаивал перед высшим германским командованием об увеличении числа миноносцев и других мелких кораблей для организации противолодочной защиты в Балтике. Борьба с подводными лодками в Балтике все более и более становилась в центре внимания германского командования.

Русское командование в это время попрежнему ожидало повторения немцами попыток захвата Рижского залива. Агентурные сведения, сообщавшие о нахождении в Киле большого количества линейных сил из состава Флота Открытого Моря, еще больше укрепляли русское командование в правильности его предположений о подготовке немцами операции.

В соответствии с новой директивой верховного командования [1]) начальником минной дивизии, возглавлявшим морские силы Рижского залива, был разработан план боя на Ирбенской позиции в случае попытки противника вновь проникнуть в залив. Согласно этому плану, «Слава» под охраной миноносцев должна была вести бой, маневрируя в средней части пролива; канонерские лодки и часть миноносцев, маневрируя севернее «Славы»; другая часть миноносцев должна была защищать южную часть прохода по малым глубинам. Подводные лодки в сопровождении одного или двух миноносцев в течение боя должны находиться соединенно к осту от главных сил. В случае отхода надводных кораблей лодки, пропустив их, образуют завесу на пути их отступления. Таким образом, лодки должны были атаковывать уже прорвавшегося через заграждение противника. Развертывание лодок перед позицией планом не предусматривалось. Вероятно предполагалось, что на внешние позиции командованием флота будут посланы лодки из Ревеля, как это имело место в предшествовавший прорыв немцев. Нежелание развертывать лодки из состава сил Рижского залива на внешние

---

[1]) См. стр. 157.

позиции объясняется трудностью прохода их обратно в Рижский залив через загражденный и мелководный Ирбенский пролив, в случае овладения немцами заливом.

По полученным русскими агентурным данным начало операции форсирования Ирбенского пролива немцами предполагалось между 15 и 20 сентября. Под влиянием этих сведений на позиции были высланы «Акула», «Е-8» и «Гепард».

«Акула» вышла из Ревеля к Дагерорту утром 12 сентября. С Дагерорта лодка получила приказание итти на позицию к Либаве. Командующий высказывал желание, чтобы лодка крейсеровала между Либавой и Мемелем у берега, где идет большое движение транспортов. Направляясь на указанную позицию, «Акула», пройдя Нижний-Дагерорт (схема 12, п. 12), обнаружила впереди по курсу рубку германской подводной лодки «UC-4», шедшей на постановку мин у Штапельботена. Считая, что это «Е-8», которая обогнала ее утром и о назначении которой она ничего не знала, «Акула» продолжала итти ей навстречу. Увидев, что лодка погружается, «Акула» отвернула на всякий случай на 90° влево и перешла в позиционное положение. Через 25 минут, справа позади траверза, в 5—6 каб. был замечен перископ с большим буруном, двигающийся с большой скоростью на пересечку курса. «Акула» привела перископ за корму и направилась обратно к Н.-Дагерорту. «UC-4» долгое время следовала за ней. С темнотой «Акула» спустилась на зюйд и оттуда уже легла на курс для следования на позицию, сообщив командованию о встрече с неприятельской лодкой. 13 сентября утром (схема 12, п. 13) лодка встретила парусную шхуну. Не желая обнаруживать действительного направления своего движения, лодка отвернула на норд и, обойдя шхуну, снова легла на зюйд, идя вдоль берега Готланда. Большую часть пути в этот день лодке пришлось итти в тумане. Выйдя поздно вечером из тумана и решив определиться, лодка направилась по счислению к Хоборгу и вскоре заметила проблески маяка, совершенно не подходившие под характер огня расположенных в этом районе маяков. Для выяснения, что это за маяк лодка задержалась до рассвета 14-го, и тогда выяснилось, что наблюденный ею огонь принадлежит маяку Ронехамн, в то время как лодка считала себя находящейся у Фалуддена, т. е. за сутки пути ошибка в счислении оказалась равной 22 милям. Спустившись к Фалуддену, лодка повернула на Либаву. Подходя в 18 часов к Либаве (схема 12, п. 14), она заметила силуэт небольшого парохода, видимо находившегося в дозоре. В то время как лодка под водой приближалась к нему, пароход, державшийся до этого на месте, дал ход и направился в Либаву. Расстояние до парохода было порядка 30 каб. Лодка некоторое время следовала за ним, после чего отошла в море. В 19 ч. 30 м. во время движения под перископом команда в носу лодки услышала шум пропеллера, а вслед затем были услышаны и глухие взрывы бомб. Через несколько минут в перископ был замечен самолет, пересекавший лодке курс и поворачивавший ей навстречу. Уйдя на глубину 40 футов (12 м), она избежала дальнейшего преследования. В 21 ч. 40 м. лодка всплыла. Считая себя обнаруженной самолетом и опасаясь поиска

ночью миноносцами, она направилась в позиционном положении в разрез волны на норд-вест. Утром 15-го лодка вновь приблизилась к Либаве и пыталась атаковать новый дозорный корабль. Вследствие поворота парохода и отхода его к осту атака не удалась. После этого лодка продолжала движение на зюйд, направляясь на позицию между Полангеном и Пограничным (схема 12, п. 15). При подходе к ней лодка обнаружила большой транспорт, шедший на юг, но атаковать его не представлялось возможным. Определившись, лодка, опасаясь сноса на находящиеся вблизи минные заграждения, стала на 17-саженной глубине на дрек. Дректов на зыби вскоре лопнул, после чего лодка отошла на 6 миль на зюйд-ост и здесь оставалась без хода до рассвета 16 сентября. Утром она направилась к Полангену. Выходя немного севернее его (схема 12, п. 15), лодка увидела транспорт, идущий под берегом с зюйда в сопровождении миноносца. Лодка пыталась его атаковать, но сблизиться с ним менее 35 каб. не смогла; в то же время был замечен сзади второй транспорт. В 7 ч. 55 м. этот транспорт пересек курс лодки в расстоянии 12 каб. Конвоировавший его миноносец обнаружил лодку и пошел зигзагом на ее курсе. Заметив это, лодка увеличила глубину на 10 футов (3 м) и через 5 минут коснулась грунта. Углубление киля при этом было 54 фута (16 м). Уменьшив глубину на 10 футов (3 м), командир решил отходить в море и с этой целью начал ворочать на вест. Вскоре лодка вновь ударилась о дно. Опасаясь всплыть вблизи противника, командир решил здесь же лечь на грунт. Проверив работу валов, он снова всплыл и сразу же вновь ударился о дно; пришлось застопорить ход и опять лечь на грунт. Видя, что рулевой горизонтальщик, а также и остальная команда нервничает, командир решил остаться на грунте и дать всем успокоиться. В 10 ч. 30 м. лодка отделилась от грунта и легко перешла на подводный ход, продолжая отходить в море. В это время под берегом были замечены два буксира, один из них с двумя баржами; через полчаса на север прошли еще два транспорта. В 12 ч. 15 м., находясь вне видимости с берега, лодка всплыла. Ввиду того что после ударов о грунт средний вал работал ненормально, а вертикальный руль перекладывался с большим трудом, командир, не решаясь снова подходить к берегу, направился на позицию у Либавы. Однако вследствие начавшегося с вечера шторма, он был вынужден вернуться в Ревель. При возвращении лодка встретила у Готланда парусную шхуну. Приняв ее издали за подводную лодку, она погрузилась. Расходясь близко со шхуной, командир лодки заметил на ее гротмачте бочку для наблюдения. 18 сентября, направившись из-за шторма в Балтийский порт, лодка увидела у б. Грас-грунд подводную лодку. Сближаясь с ней для атаки, командир опознал «Гепарда». После этого «Акула», не всплывая из-за волны, вошла в Балтийский порт. 21 сентября она перешла в Ревель, где стала в док. У лодки оказались погнутыми рулевые рамы, свернута пятка руля, две лопасти среднего винта срезаны, а две другие загнуты. Кроме того штормом была сдвинута батарея аккумуляторов, кислота из многих баков пролилась, два бака лопнули. Торпеды в наружных решетчатых аппаратах,

несмотря на двухсуточный шторм, оказались при проверке вполне исправными.

«Е-8» вышла из Ревеля в 5 ч. 30 м. 12 сентября. Зайдя к Дагерорту, лодка направилась на позицию к Стейнорту. В ночь на 13-е лодка пришла на позицию (схема 12, п. 16). 15 сентября в 14 ч. 15 м. «Е-8» обнаружила по носу идущую на зюйд в надводном положении «UC-4». Попытка атаковать не удалась, так как «UC-4», заметив перископ, отвернула и погрузилась раньше, чем «Е-8» успела привести ее на угол упреждения. Оставшись там же под водой в надежде, что неприятельская лодка всплывет, «Е-8» больше никого не обнаружила.

16 сентября в разведку к Дагерорту выходили «Аугсбург» и «V-100». Из-за свежей погоды и плохой видимости корабли на широте Коппарстенарнэ повернули обратно.

«Е-8» видела «Аугсбурга», находясь в это время близко у берега. Пытаясь атаковать, лодка смогла сблизиться с ним лишь на 5 миль. До темноты она держалась на курсе крейсера, но дождаться его возвращения лодке не удалось. 17 сентября «Е-8», никого не обнаружив, провела на позиции. Ввиду все более усиливающегося шторма от зюйд-веста, лодка пошла укрыться под берегом к Готланду. Подойдя к последнему (схема 12, п. 8) 18 сентября и зарядившись, она легла в пределах территориальных шведских вод на грунт. Всплыв 19 сентября и видя, что шторм продолжается, лодка направилась к Даго, а оттуда в Ревель, куда и пришла 20 сентября.

«Гепард» вышел из Ревеля вечером 13 сентября и, зайдя к Дагерорту, получил приказание итти на 7 дней в Риксхефту (схема 12, п. 4).

15 сентября лодка подошла к своей позиции. Ничего не обнаружив, лодка вечером 16-го из-за штормовой погоды направилась к Готланду, а затем в Балтийский порт, куда и пришла 18 сентября.

Поскольку германские силы не были найдены в море, русское командование решило, что немцы начало новой операции против Рижского залива отложили ввиду штормовой погоды с 16 по 20 сентября. 20-го стало известно о том, что операция в скором времени должна быть начата. В связи с этим командующий флотом выслал в море подводные лодки «Барс», «Е-9» и «8-18».

На этот раз сведения, полученные русским командованием, имели основания. 21 сентября отряд германских кораблей, в составе трех линкоров, трех броненосных крейсеров, одного легкого крейсера и тринадцати миноносцев, вышел в северную часть Балтийского моря с целью очередной демонстрации, наблюдения за Финским заливом и проверки торгового судоходства вдоль шведских берегов у Ландсорта и Норчэпингской бухты. 22 сентября отряд подошел на видимость маяка Алмагрундет. Крейсер «Бремен» отделился и направился к Дагерорту. Броненосные крейсеры, прикрывая операцию, оставались к северо-востоку от Готска-Сандэ; линейные же корабли направлялись к Ландсорту и Норчэпингской бухте для осмотра торговых кораблей, идущих вне территориальных вод Швеции. К вечеру 22-го отряд соединился на широте Висби

и утром 23-го вернулся в Либаву. У Хоборга «Брауншвейг» был отпущен для ремонта в Киль.

Подводные лодки вышли в море вечером 21 сентября. Утром следующего дня все три лодки должны были, как это постоянно практиковалось, подойти к Дагерорту для получения через пост последних приказаний. Несмотря на то что в этом районе ранее уже обнаруживались лодки противника — ни время подхода, ни опознавание лодок заранее регламентировано не было. Это привело к нескольким недоразумениям, лишь случайно разрешившимся благополучно.

Раньше других к Дагерорту подошла «Е-9». Не получив новых приказаний, лодка направилась на позицию ко входу в Ирбенский пролив (схема 12, п. 17).

Вслед за «Е-9» подошла «Е-18» и направилась далее на позицию к норд-весту от Стейнорта (схема 12, п. 16). Вскоре по курсу была замечена погружающаяся подводная лодка («Барс»). Приняв ее за неприятельскую лодку, «Е-18» отвернула для избежания атаки. В 9 часов она увидела на вест германские броненосные крейсеры (схема 12, п. 18). В расстоянии 4 миль от лодки крейсеры повернули, почему атака стала невозможной. Всплыв, «Е-18» увидела «Барса». Лодка направилась к нему, но в это время «Барс» погрузился. После этого «Е-18» направилась на свою позицию к Стейнорту.

«Барс», подходя к Дагерорту, увидел на зюйд-вест от маяка подводную лодку («Е-18»). Погрузившись с целью ее атаковать, он заметил на вест дымы, на которые и повернул. Пеленг на них не менялся и дымы приближались, но через некоторое время они стали скрываться. «Барс» всплыл и снова увидел подводную лодку («Е-18»). Вновь погрузившись для атаки, командир уже не смог больше обнаружить лодку. Пробыв два часа под водой, «Барс» направился на позицию к весту от Цереля (схема 12, п. 19).

«Е-9» около 8 часов также видела на вест от Дагерорта три двигающихся на север дыма, а позже еще дым приближавшегося к Дагерорту «Бремена». Крейсер обнаружил одну из лодок и отошел на вест.

В течение всего дня 22-го сентября лодки заняли свои позиции на подходах к Ирбену. Так как германский отряд возвращался западнее Готланда, лодки больше неприятельских кораблей не видели.

Предвзятое решение русского командования, что немцы будут повторять операцию против Рижского залива, полное отсутствие корабельной и воздушной разведки, несмотря на то что русскому командованию было известно о готовящейся какой-то операции германского флота, привело к тому, что все лодки были развернуты в неправильном направлении. Насколько велика была уверенность русского командования в повторении немцами операции в Рижском заливе свидетельствует тот факт, что направление развертывания лодок было сохранено и после того, как всеми тремя лодками и постами был обнаружен противник в районе Дагерорта и выяснено его направление на север. Нельзя также не отметить большого про-

межутка времени, который потребовался, чтобы выслать лодки в море. Командование узнало 20 сентября о готовящейся операции и лишь вечером 21-го лодки вышли на позиции.

«Е-9» в течение 23 и 24 сентября крейсеровала на назначенной ей позиции (схема 12, п. 17). Никого не обнаружив и считая, что операция прорыва в Рижский залив задержана немцами из-за свежей погоды, лодка пошла искать противника в северной части Балтийского моря. Пройдя к Эстергарну, а оттуда к востоку от Готска-Сандэ и, никого не обнаружив, лодка утром 26 сентября вернулась в Ревель.

«Е-18» пробыла на назначенной ей позиции на норд-вест от Стейнорта (схема 12, п. 16) с 23 по 28 сентября. За это время лодка лишь 26-го видела миноносец, шедший на норд-вест. Утром 28-го лодка пошла обратно, заметив вскоре на очень большом расстоянии два шедших на зюйд-вест военных корабля. 29-го лодка вернулась в Ревель.

«Барс» 23-го держался на позиции. Находясь в южной ее части, он заметил на зюйд подводную лодку («Е-9»), погрузился, но больше лодки не видел. С наступлением темноты он направился к Готланду для определения места, после чего, зарядившись, вернулся на позицию. Утром 24-го он увидел немецкую подводную лодку «U-10», эта лодка была послана к Дагерорту специально для атак лодок русского флота, после того как «UC-4» установила частое пребывание в этом районе русских и английских лодок. «Барс» погрузился. «U-10» продолжала итти над водой и скрылась в северном направлении. Вечером лодка малым ходом направилась в разрез волны на север и 26 сентября вернулась в Ревель, зайдя предварительно для получения приказаний к Н.-Дагерорту.

Выход германского флота 22 сентября русское командование поняло как операцию обеспечения перехода из Швеции в Германию ценных транспортов. Так как противник и после этого выхода оставался в своих базах, нигде не появляясь, командование постепенно стало убеждаться в том, что новой попытки овладеть Рижским заливом в ближайшее время немцы предпринимать не собираются. Это же подтверждалось и данными агентуры. Таким образом, можно было ослабить напряженность флота и перейти к систематической и планомерной боевой деятельности.

Под влиянием успешных действий подводных лодок в Балтийском море английское адмиралтейство предполагало послать туда еще несколько лодок. Командиры находящихся на Балтике английских лодок были запрошены о лучших приемах прорыва лодок через Зунд. Командиры всех английских лодок представили свои соображения по этому вопросу. Ответ последних в основном сводился к двум вариантам.

Первый вариант предусматривал обеспечение прорыва лодок английскими надводными силами. Значительные силы из легких крейсеров и миноносцев должны были прорваться на рассвете через Зунд и уничтожить германские заградители и сторожевые силы, находящиеся при выходе из Зунда. Подводные лодки должны были предварительно незаметно пройти к Флинту и далее

следовать за своими крейсерами до Фальстербо, оттуда уже самостоятельно итти к русским берегам. Чтобы отход крейсеров не мог быть отрезан германскими силами из портов Северного моря, английский флот должен был держаться на это время у западного побережья Дании.

Такая операция по мнению командира «Е-1» сулила не только безопасный проход лодок, но и уничтожение всего Зундского дозора и одновременно давала шансы на успешное столкновение английского флота с германским в Северном море.

Согласно второму варианту, предусматривающему самостоятельный прорыв лодок, последние должны были итти ночью в надводном положении до Флинта, с расчетом возможно скорее проскочить этот отрезок пути. Флинт рекомендовалось проходить под водой, так как немцы его хорошо охраняли и освещали светящимися снарядами и прожекторами.

Ввиду объявленного немцами и подтвержденного агентурой заграждения минами южного выхода из Зунда (схема 11), дальнейшая посылка лодок через Зунд была отменена.

Малые лодки особого дивизиона, ввиду их частых поломок и крайне плохой мореходности, были признаны командующим флотом для Балтийского моря бесполезными. Две из этих лодок были отправлены в Архангельск (впоследствии одна из них, идя во время шторма на буксире, затонула), а третья — на Дунай.

Из Владивостока в Балтийское море были доставлены подводные лодки «Касатка» и «Фельдмаршал граф Шереметьев» (типа «Окунь»). Несмотря на большую работу, затраченную заводом и личным составом лодок, привести их в боевое состояние не удалось.

Из Черного моря были доставлены «Сом» и «Щука» (типа «Стерлядь»). Эти лодки после ремонта вошли в состав отряда судов Або-Оландской шхерной позиции.

Период кампании июль — сентябрь характеризовался большой активностью германского флота, в связи с его стремлением овладеть Рижским заливом для содействия флангу своей армии. Действия русского флота сводились к отражению германских натисков и обстрелам фланга неприятельской армии. В соответствии с этим подводные лодки в основном использовались на оборонительных позициях. При натисках противника высылались все способные выйти в море лодки, вследствие чего становилось невозможным их плановое использование. Несмотря на знание русским командованием планов противника, отсутствие лодок в резерве приводило к тому, что развертывание лодок систематически опаздывало. Этому способствовало и полное отсутствие связи с лодками, находящимися в море. Последнее обстоятельство повлекло за собой срыв целого ряда благоприятных случаев для нападения лодок на противника.

Несмотря на это, лодки оказали сильное влияние на действия противника, являясь прямой или косвенной причиной его отказа от выполнения намеченной операции.

Количество лодок за этот период увеличилось на пять больших единиц (две русских типа «Барс» и три английских). Вместо бывших до этого времени трех больших лодок (считая и «Акулу») командо-

вание стало располагать восемью большими лодками. Это уже позволяло организовать в дальнейшем плановое активное использование лодок.

8. ДЕЙСТВИЯ ЛОДОК НА ПУТЯХ СООБЩЕНИЯ ПРОТИВНИКА.

(Схемы 13, 14 и 15.)

В середине сентября германское командование под влиянием неудач своего флота в Рижских операциях и сведений об увеличении числа неприятельских подводных лодок в Балтике как за счет еще двух, проникших через проливы, английских лодок «Е-18» и «Е-19», так и вступивших в строй новых русских лодок, пересмотрело план дальнейшего ведения войны на Балтийском театре. Было решено отказаться от постоянного наблюдения крейсерами за устьем Финского залива и ограничиться лишь эпизодическими демонстративными походами больших кораблей в северную часть Балтийского моря. В целях предупреждения активных действий русского флота и борьбы с подводными лодками было решено организовать дозорные линии между Эландом и Хоборгом и между Эстергарном и Люзеротом. Для прикрытия дозора должны были быть поставлены минные заграждения у Эстергарна и к весту от Люзерорта. Предполагалось, что эти дозорные линии явятся некоторым препятствием и для проникновения неприятельских лодок в южную часть Балтийского моря.

Одновременно германским командованием был проведен ряд специальных мероприятий для борьбы с подводными лодками. У Риксхефта, Полангена и Либавы намечалась постановка противолодочных сетей. Чтобы миновать опасный район у Риксхефта, из Данцигской бухты был протрален фарватер прямо на норд. [1]) Было ускорено снабжение мелких кораблей достаточным количеством глубинных бомб, противолодочных тралов, буксируемых мин и гидрофонов.

Установив, что русские лодки постоянно заходят к Дагерорту, германское командование организовало для их уничтожения систематическую посылку в этот район своих подводных лодок.

Укрепив позицию в Ирбене, русские морские силы Рижского залива продолжали путем обстрела германских позиций и укрепленных пунктов побережья оказывать содействие сухопутным войскам.

Убедившись, что немцы не имеют намерений прорываться вновь в Рижский залив, и имея в своем распоряжении уже восемь больших лодок, русское командование решило использовать их в активных операциях у берегов противника в районах сосредоточения частей его флота. С этой целью должно было быть организовано постоянное крейсерство больших русских и английских лодок, продолжительностью по 10—12 дней, в районах: 1) Дарсерорт, остров Фемарн, Гиедзер, Фальстербо, Аркона; 2) Аркона, Риксхефт, — на путях германских военных кораблей, следующих из Киля в Данциг, и 3) у Либавы.

---

[1]) См. Приложение 13—карту Балтийского моря.

Во время крейсерства лодки должны были не только атаковывать германские военные корабли, но и обстреливать береговые сооружения противника, имеющие военное значение.

При этом лодкам указывалось на необходимость соблюдать особые предосторожности в отношении шведских и других нейтральных судов.

В дальние походы лодки должны были выходить из Ревеля, где им давались наиболее точные и полные сведения об обстановке в районе их позиций.

Остальные лодки по их готовности предполагалось использовать, как и в первоначальном плане, на ближайших позициях, местоположение которых, на основании наблюдений за курсами неприятельских кораблей, к этому времени уже вполне определилось (схема 13).

Наиболее часто посещаемыми противником позициями считались: №№ 2, 4, 6 и 15.

Позиции №№ 1, 13, 16 и 17 предусматривались на случай движения больших сил неприятеля.

Позиции №№ 3, 5 и 14 — на случай операций немцев против Ирбенского пролива.

Позиции №№ 9, 10 и 11 — на случай действий противника в устьи Финского залива (позиция № 11 считалась опасной в отношении неприятельских мин).

Позиции №№ 7 и 8 соответствовали районам, в которых наблюдалось появление разведывательных сил противника.

28 сентября в соответствии с этим планом были высланы: в район Дарсерорт-Фальстербо — «Е-19»; на подходы к Данцигу — «Е-8» и к Либаве — «Акула».

Перед выходом лодки получили дополнительное словесное приказание командующего флотом топить также и коммерческие германские пароходы, а нейтральные после осмотра их груза либо отпускать, либо, если груз содержит контрабанду, арестовывать.

«Акула» получила приказание итти на 10 суток через позиции № 1 и № 2 (схема 13) на позиции № 15 и № 18.

Под проводкой лоцманского судна, «Акула» вместе с «Е-8» и «Е-9» вышла за заграждения, после чего английские лодки, обладавшие большей скоростью хода, ушли вперед. Ночью у Оденсхольма «Акула» разошлась с возвращавшейся из похода «Е-18».

29 сентября, ввиду свежей погоды (6—7 баллов), лодка простояла на якоре у В.-Дагерорта.

Утром 30-го, снявшись с якоря и идя мимо Н.-Дагерорта, лодка получила с маяка сведения о том, что на зюйд-вест от него только что были видны неприятельский крейсер и миноносец. Это был «Аугсбург» с миноносцем «V-100», выходившие для нападения на русские дозорные миноносцы. Не обнаружив русских, пройдя в видимости Дагерорта, Алмагрундет и Хуфвудшер, оба корабля повернули 30 сентября в свою базу. Лодка пошла по указанному ей направлению, но, никого не обнаружив, через час повернула на позицию № 1 (схема 14, п. 1). Продержавшись в течение дня на этой позиции в надежде, что противник вновь появится в этом районе, и не обнаружив ушедшего к Хуфвудшеру «Аугсбурга», командир

решил перейти ночью на позицию № 2, на которой в предыдущий поход неоднократно наблюдались корабли противника. Считая, что появление противника может быть связано с действиями более крупных сил, он предполагал остаться на этой позиции (схема 14, п. 2).

Ночью и утром 1 октября был сильный туман. В течение дня лодка оставалась без хода в позиционном положении. Никого не обнаружив, вечером она направилась для определения своего места к Эстергарну. Оказалось, что за 1,5 суток, в течение которых лодка не имела определения, ее снесло на 22 мили на норд-норд-ост.

От Эстергарна лодка направилась к Либаве. По дороге ей пришлось маскировать направление своего движения от двух парусников, один из которых упорно следовал за лодкой. К 15 часам 2 октября лодка подошла на 28 миль к Либаве (схема 14, п. 3). Вскоре же она увидела идущие вдали под берегом по направлению к Либаве 4—5 больших кораблей и 10—12 миноносцев.

Крейсеруя в районе позиции, лодка обнаружила три вешки. Подойдя к средней из них, она удерживалась за нее, пока засвежевший ветер не стал дрейфовать лодку вместе с вешкой.

В течение 3 октября лодка крейсеровала между позициями № 15 и № 18. Несколько раз она наблюдала под берегом дымы. Когда в 14 часов она приблизилась для определения места к Либаве, оказалось, что за сутки ее снесло на 12 миль к зюйд-весту. К ночи ветер перешел в шторм до 9 баллов от норд-оста. «Акула» пошла к Готланду. Волны перекатывались через рубку, покрывая с головой стоявших на рубке людей. Пришлось уменьшать скорость хода. Размахи были свыше 40°. Правая полубатарея аккумуляторов сдвинулась и произошло несколько замыканий с корпусом. Пролилась кислота. Вследствие заливания рубки нельзя было открыть клапаны вентиляции. В таком положении лодка шла всю ночь и день 4-го. Открыв в 18 ч. 40 м. Эстергарн, она направилась к Хоборгу, чтобы укрыться от шторма. Обогнув Хоборг 5 октября, в 4 часа лодка подошла к Бурксвику (схема 14, п. 4) и на 30-метровой глубине стала на подводный якорь. Простояв под водой (на глубине 15 м) на якоре 16 часов, она за это время привела в порядок поврежденную полубатарею. Вследствие пролившейся во время качки кислоты последние часы пребывания под водой дышать было уже трудно. В 20 ч. 15 м. лодка всплыла. Был туман, но шторм еще продолжался. Зарядившись за ночь, лодка днем 6 октября отстаивалась под водой на якоре, причем обнаружилось, что из-за стремительной качки свинцовый балласт сместился, вызвав крен до 5°. К вечеру ветер продолжал оставаться все еще свежим. Поэтому командир, учитывая ненадежность крепления батареи, решил возвратиться в Ревель. Снявшись с якоря, лодка обогнула с западной стороны Готланд, следуя далее кратчайшими курсами, к утру 7 октября вернулась в Ревель. Несмотря на пребывание лодки в течение 28 часов на глубине 15 м, торпеды, находившиеся в аппаратах Джевецкого (наружные решетчатые), дали прекрасную прокачку.

Крейсерство «Акулы» совпало по времени с выполнявшейся немцами в этом же районе заградительной операцией.

После утверждения немецким командованием нового плана действий в Балтике, в Либаву были присланы четыре вспомогательных заградителя, с помощью которых должны были быть осуществлены намеченные планом минные постановки в районе между Люзерортом и Эстергарном. Штормовая погода задержала постановку. 5 октября после полудня отряд заградителей вышел в кильватер крейсерам «Бремен», «Принц Адальберт» и «Принц Генрих» и в сопровождении миноносцев направился к Эстергарну. Под непосредственным прикрытием миноносцев и с севера — крейсеров, заградители в полночь выставили западное заграждение в 680 мин (схема 14, Н-1). Мины были поставлены с углублением от 4 до 6 м. Северные линии мин имели бо́льшие интервалы, чем южные. В ночь с 7 на 8 октября были поставлены еще два заграждения из 120 больших мин (схема 14, Н-2) и из 410 противолодочных мин (схема 14, Н-3). Эти мины были поставлены на углубление от 2,5 до 6 м. На этот раз операцию прикрывали линейные корабли «Виттельсбах» и «Эльзас», крейсер «Аугсбург» и миноносцы. Часть миноносцев также ставила мины. Два поставленных на якорь сторожевых корабля служили для определения мест кораблями при постановке.

По окончании постановок был установлен постоянный дозор на шести позициях (схема 14):

I — два миноносца, крейсерующие между Эландом и Готландом.

II — один сторожевой корабль к югу от западной кромки заграждения Н-1.

III — один сторожевой корабль к югу от восточной кромки того же заграждения.

IV — два или три миноносца в проходе между заграждениями Н-1 и Н-2.

V — один сторожевой корабль к югу от заграждения Н-2.

VI — один сторожевой корабль к югу от заграждения Н-3.

Поддержка дозора состояла из одного крейсера, который в зависимости от погоды находился или к югу от позиции IV, или в Виндаве, и из двух линейных кораблей, находившихся в готовности к выходу в Либаве.

Вследствие ухода «Акулы» с позиции выход германских кораблей на заградительные операции остался для русских незамеченным. Возвращаясь западнее Готланда, «Акула» не смогла обнаружить и появление на линии Эстергарн-Люзерорт немецкого дозора. Заграждение Н-1 оказалось поставленным немцами в том районе, где в предыдущую ночь находилась «Акула» (схема 14).

«Е-8», выйдя 28 сентября одновременно с «Акулой» и «Е-19», имела приказание действовать у германского побережья между Борнгольмом и Данцигом.

29 сентября, зайдя, как всегда, к Дагерорту, лодка направилась вдоль восточного побережья Готланда к Штольпмюнде (схема 14, п. 5). На следующий день в 10 ч. 53 м. (схема 14, п. 9), «Е-8», обнаружив на своем правом крамболе подводную лодку, погрузилась для ее атаки, но в перископ лодки увидеть не смогла. Это была «Е-19»,

которая, обойдя Готланд с запада, диферентовалась в этом месте. На позицию «Е-8» пришла вечером 30-го. Переночевав, лежа на грунте, она в течение 1 октября крейсеровала вдоль берега, держась от него в 2—3 милях. Вскоре после начала крейсерства на запад прошли два грузовых парохода и в это же время на восток—два миноносца. Предполагая, что за ними идут более крупные корабли, командир их не атаковал. После этого показался небольшой сторожевой корабль, прошедший на восток и через три часа вернувшийся обратно. В 13 ч. 40 м. лодка обнаружила дымы четырех кораблей, шедших с запада в строю одной кильватерной колонны.

Это были вспомогательные заградители «Кайзер», «Один», «Херта» и «Рюген», направляющиеся из Киля в Либаву для выполнения минных постановок между Эстергарном и Люзерортом. Так как подводных лодок в южной части Балтийского моря давно уже не обнаруживалось, корабли шли без охранения.

Командир «Е-8» решил атаковать второй, самый большой в строю корабль. В 14 ч. 55 м. с расстояния 450 м из носового аппарата была выпущена торпеда, прошедшая мимо цели. Заградители, продолжая итти на восток, открыли со всех кораблей огонь по перископу. Это заставило командира лодки отказаться от атаки следующих кораблей. В 19 ч. 30 м. лодка всплыла и направилась на позицию к Стило (схема 14, п. 6).

2 октября с рассветом лодка крейсеровала вдоль побережья между маяками Риксхефт и Стило. В течение дня она наблюдала большое количество рыбачьих судов и один грузовой пароход, прошедший под берегом. В 10 ч. 10 м. она пыталась атаковать небольшой пароход типа угольщика, но имевший радиотелеграф и пушки. Сблизиться на дистанцию стрельбы ей не удалось. С наступлением темноты лодка направилась на позицию к северу от маяка Хела (схема 14, п. 7). На этой позиции лодка крейсеровала в течение дня 3 октября и видела лишь небольшой пароход.

К вечеру 3-го начался сильный шторм от норд-норд-оста. Командир решил вернуться на позицию к Штольпмюнде (схема 14, п. 5). Море было 5-6 баллов. На ночь лодка легла на грунт на глубине 30 м. В продолжение ночи она раскачивалась и ударялась о дно моря. Грунт был мягкий. С рассветом 4-го лодка всплыла, но, убедившись в невозможности боевых действий из-за большой волны, снова легла на грунт. Вечером волна стала меньше.

5-го утром лодка всплыла. Ветер уменьшился и командир решил занять позицию под берегом к западу от маяка Стило. Приблизившись к берегу, лодка погрузилась под перископ. В 12 часов был замечен приближающийся с востока пароход под германским флагом. В 12 ч. 10 м. лодка всплыла и сигналом приказала пароходу остановиться. Так как пароход продолжал движение, был дан выстрел из пушки под нос парохода. Пароход остановился в 2,5 милях от маяка Стило. Это оказался пароход «Маргарете» (вместимостью 400 рег. т.). Ввиду близости берега и возможности подхода неприятельских кораблей, командир «Е-8», не посылая команды для его осмотра, приказал экипажу покинуть пароход, и как только шлюпки с людьми отошли от борта, открыл по нему огонь из пушки. Так

как во время шторма у пушки сорвало приклад, наводка и стрельба сильно затруднялись. В 14 часов пароход затонул в 6 милях на норд-норд-ост от маяка Стило.

Считая себя обнаруженным, командир лодки намеревался обстрелять маяк Стило и бараки на берегу, но из-за потери приклада у пушки это пришлось отставить, и лодка направилась на позицию № 17 (схема 14, п. 8). Не зная, что немцами в Данцигском заливе протрален новый фарватер, командир рассчитывал, что на этой позиции ему удастся атаковать корабли, направляющиеся на север. Вскоре по приходе лодки на новую позицию нашел густой туман. Лодка погрузилась и оставалась под водой до утра 6-го.

6 октября, вследствие сильно засвежевшего ветра, командир решил возвращаться вдоль западного побережья Готланда. Подходя к нему, лодка попала в густой туман и поэтому направилась курсами к востоку от острова. Таким образом, линию германского дозора лодка прошла в ночь с 6 на 7 октября, т. е. как раз в период между заградительными операциями немцев. Заграждение Н-1 лодка прошла видимо вплотную к его западной кромке. Около полудня 7-го «Е-8» встала на якорь у Даго и к вечеру перешла в Ревель.

«Е-19», выходя 28 сентября вместе с «Акулой» и «Е-8» из Ревеля вместо ворот в сетевом заграждении прошла над сетью. Никаких толчков или шуршания при этом в лодке заметно не было.

29 сентября, зайдя к посту Ю. Ристна за последними распоряжениями, она направилась в проход между Готландом и Готска-Сандэ и далее вдоль западного побережья Готланда. Около 10 часов 30-го лодка во время диферентовки (схема 14, п. 9) обнаружила приближающуюся с севера «Е-8». Лодки, обойдя Готланд с разных сторон, но не согласовав свои курсы, встретились снова в неприятельских водах. Встреча эта едва не сделалась для «Е-19» роковой, так как «Е-8», открыв неожиданно всплывшую лодку и не опознав ее, пыталась ее атаковать. Потеряв из вида «Е-8», лодка направилась далее в западную часть Балтийского моря. Уже в темноте лодка пошла между Борнгольмом и материком, наблюдая при полной луне оживленное судоходство в этом районе.

1 октября рано утром «Е-19» подошла к позиции у Гиедзера (схема 14, п. 10). Погода была ясная и тихая. Находясь на видимости маяка, лодка наблюдала проход на норд миноносца, а затем пыталась атаковать шедший на зюйд-вест крейсер типа «Газелле». Изменение крейсером курса (на пловучий маяк) лишило лодку возможности его атаковать. Во время атаки на норд прошли два дозорных вооруженных траулера. Около 18 часов, когда лодка находилась у Дарсерорта, на норд-ост прошел большой эскадренный миноносец. Атаковать его не удалось. Миноносец, дойдя до меридиана пловучего маяка, резко повернул на зюйд и прошел вплотную к маяку.

На ночь лодка отошла для зарядки в точку в 5 милях на норд-ост от Гиедзера, где и оставалась, заряжаясь, несмотря на ясную и тихую ночь.

Вследствие неудачной атаки «Е-8» у Штольпмюнде 1 октября вспомогательных заградителей, совпавшей с известиями (ложными) из Каттегата о появлении английских лодок, германский начальник

охраны побережья считал, что происходит новый прорыв в Балтику английских лодок. Под этим впечатлением им были высланы для усиления охраняющих выходы из проливов кораблей десять рыбачьих моторных ботов и вспомогательный крейсер «Сильвана».

«Е-19», закончив без всяких помех зарядку, в 5 ч. 15 м. 2 октября направилась в надводном положении к пловучему маяку Гиедзер-риф, намереваясь, в соответствии с наблюдениями предыдущего дня за движением неприятельских кораблей погрузиться близ пловучего маяка и обогнуть его, проходя вплотную. В 5 ч. 56 м. на правом траверзе в расстоянии порядка 300 м была замечена двукратная вспышка красного, белого и зеленого огней. Лодка немедленно погрузилась, но никакого корабля не обнаружила. В 6 ч. 30 м. был обнаружен вооруженный торговый корабль, шедший к пловучему маяку Гиедзер. Это был вспомогательный крейсер «Сильвана». Увидев его слишком поздно из-за плохого освещения, лодка атаковать уже не смогла и поэтому пошла вслед за ним по направлению к пловучему маяку. В 7 ч. 30 м. она, попав, видимо, в сети, потеряла управление. Лодка не слушалась ни вертикального, ни горизонтальных рулей. Слышались характерные звуки, похожие на небольшие взрывы, причиной которых могли быть разрывы проволочного троса или разрывы снарядов о поверхность воды. Командир дал полный ход назад и продул большое количество балласта. Почти два часа потребовалось для освобождения от сетей. Лодка давала полные ходы и резко изменяла пловучесть. Дважды лодка всплывала на поверхность и оба раза вблизи оказывался вспомогательный крейсер, немедленно направлявшийся к лодке. При каждой попытке дать ход вперед раздавались те же разрывы. Освободившись, наконец, от сетей, лодка отошла под водой задним ходом на 5 миль и легла на грунт.

«Сильвана», обнаружив и преследуя лодку, сообщила о ней командованию. Для преследования лодки из Варнемюнде были высланы все миноносцы и рыбачьи пароходы, а также четыре миноносца торпедной школы, крейсеры «Амазоне» и «Ундине» и дирижабль «М-IV».

Пролежав час на грунте и проверив работу рулей, лодка всплыла и увидела идущий большим ходом с частыми изменениями курсов эскадренный миноносец. Выйти на дистанцию стрельбы ей не удалось.

В полдень был обнаружен легкий крейсер. Лодка пошла на него в атаку, но он, соединившись с вспомогательным крейсером «Сильвана», изменил курс, вследствие чего атака не удалась. Рассчитывая, что крейсеры пойдут мимо пловучего маяка, лодка направилась к нему, но крейсеры прошли под самым германским берегом.

Так как батарея аккумуляторов во время освобождения от сетей была сильно разряжена (плотность 11,4), командир решил отойти к датскому берегу и там дождаться темноты. С темнотой лодка всплыла и направилась к Рюгену. Рулевой привод заедал,— для перекладки надо было усилие четырех человек. В 00 ч. 40 м. лодка погрузилась, чтобы избежать идущих без огней судов и, лежа на грунте, перебрала рулевой привод. В 1 ч. 30 м. она всплыла и начала зарядку.

Несмотря на большое число высланных на поиск лодки судов, обнаружить ее им ни в этот, ни в следующий день не удалось.

Лодка же с рассветом 3 октября погрузилась и весь день держалась на подходах к Засснитцу (схема 14, п. 11), наблюдая лишь небольшое судоходство. В 17 ч. 30 м. она обнаружила большой германский пароход. Лодка всплыла и открыла по нему огонь из орудия. Второй выстрел дал попадание в его среднюю часть. Пароход остановился.

Это был пароход «Свиония» (вместимостью 2800 рег. т.), шедший с балластом из Штетина в Швецию.

По сигналу команда на шлюпках покинула пароход. Так как было слишком свежо, чтобы подойти к борту парохода, лодка, приблизившись, открыла по нему огонь с целью пробить его борт у ватерлинии, а затем были выпущены две торпеды. Одна торпеда не пошла, а вторая прошла под днищем корабля. В это время с маяка Аркона было выпущено много ракет. С наступлением темноты в 19 ч. 15 м. лодка оставила пароход и направилась к Борнгольму, чтобы укрыться за ним от все усиливающегося ветра.

Брошенный пароход снесло и выбросило на берег. Таким образом, несмотря на организованный значительными силами поиск лодки, ей удалось все же уничтожить пароход на виду немецких береговых постов. Нападение лодок на «Свионию» и на «Маргарете» («Е-8») вызвало в Германии вместе со всякого рода слухами большое беспокойство. Судовладельцы задерживали свои пароходы в портах, паромное сообщение между Засснитцем и Треллеборгом, а также между Варнемюнде и Гиедзером было прервано. Лишь после заверений со стороны флота, что для полного прекращения судоходства нет никаких оснований, а также ввиду того, что несчастные случаи прекратились, пароходное сообщение вновь возобновилось. Со стороны командующего морскими силами рекомендовалось в виде меры предосторожности совершать переходы по нейтральным территориальным водам, а где это невозможно—проходить ночью. Все легкие силы, какими только он располагал, были направлены для охраны главнейших морских путей: пловучие средства торпедной школы, находившаяся в Киле полуфлотилия миноносцев Флота Открытого Моря, три миноносца X флотилии из Данцига и, наконец, десять вспомогательных тральщиков из Нейфарвассера. Но это была только крайняя мера, которую нельзя было применять долее нескольких дней, так как эти корабли были нужны для использования по своему прямому назначению. Поэтому германский главнокомандующий вновь заявил свое неоднократно повторявшееся требование о присылке в его распоряжение, по крайней мере, одной флотилии миноносцев и бо́льшего числа рыбачьих пароходов. Но и в этом случае адмирал-штаб ответил, что флотилии Флота Открытого Моря больше предоставлены быть не могут. [1])

«Е-19» 4 и 5 октября, ввиду штормовой погоды, оставалась у Борнгольма (схема 14, п. 12), в 4-х милях на вест от маяка Реннэ. Днем 4 и 5-го лодка лежала на грунте. С темнотой 5-го она

---

[1]) Лолльман, стр. 287.

направилась к Мэну и в 1 час 6 октября легла на грунт в 4-х милях на зюйд-ост ос Моэнс-клинта (схема 14, п. 13). Утром лодка перешла под водой к Стевнс-клинту (схема 14, п. 14) В течение дня она держалась под водой между Стевнс-клинтом и Фальстербо, видела несколько миноносцев, атаковать которых не удавалось, и около 15 парусных траулеров, видимо, постоянно находящихся в этом районе. С темнотой лодка направилась к Гиедзеру и в 7 милях на норд-вест от пловучего маяка легла на грунт.

7 октября лодка крейсеровала в районе Гиедзера (схема 14, п. 10); видела много небольших торговых судов, но погода была слишком свежа, чтобы всплыть и осмотреть их. Небольшой вооруженный траулер прошел на зюйд, но зыбь не позволяла стрелять торпедой по мелкосидящему кораблю. С темнотой лодка всплыла и перешла на подветренную сторону острова Мэн, где после зарядки легла на грунт.

В течение 8 октября «Е-19» крейсеровала в районе торгового пути между Моэнс-клинтом и Гиедзером (схема 14, п. 15). Видела эскадренный миноносец и вооруженный траулер, но обоих из-за плохой видимости открыла слишком поздно и атаковать не могла. Ко всем встреченным пароходам лодка приближалась, но они шли под шведским флагом, всплывать же для осмотра их было слишком свежо. Вечером она опять вернулась к Мэну.

9 октября лодка снова крейсеровала в том же районе. Она пыталась в течение дня атаковать вооруженный пароход, большой миноносец и легкий крейсер. Все атаки были неудачны. Миноносцем лодка была замечена. Погружением лодке удалось избегнуть его таранного удара. С темнотой она зарядилась, а затем легла на грунт на норд-ост от пловучего маяка Гиедзер. Вследствие большой волны лодку сильно било о грунт.

10 ноября лодка опять крейсеровала под водой в том же районе. В 15 ч. 30 м., обнаружив в 12 милях на зюйд-вест от пловучего маяка Гиедзер германский пароход, она всплыла и, остановив его сигналом, приказала команде покинуть пароход.

Это был шедший в Любек пароход «Лулеа» (вместимостью 2250 рег. т).

Большая волна не позволяла подойти к борту парохода и мешала использованию артиллерии. Поэтому были выпущены торпеды. Первая торпеда, вследствие неисправности прибора Обри, начала циркулировать, пройдя в 15 м за кормой лодки. Вторая торпеда попала в корму парохода, но не взорвалась. Третья — прошла под килем парохода. Наконец, четвертая — прошла под его носом. Бросив пароход, лодка направилась к Дорнбушу (схема 14) и с темнотой пошла к Борнгольму.

Брошенный пароход выбросило на риф, откуда он через несколько дней был снят и доставлен немцами в порт.

Пройдя ночью в расстоянии 3 каб. от мыса Хаммерен, «Е-19» направилась к южной оконечности Эланда и с утра 11-го начала поиск неприятельских торговых судов в районе между южной оконечностью Эланда и маяком Утклипан (схема 14, п. 16), где пароходы, пересекая Кальмарзунд, должны были некоторое расстояние итти вне шведских территориальных вод.

В 9 ч. 40 м. лодка остановила германский пароход «Вальтер Леонхардт» (вместимостью 1261 рег. т), шедший из Лулео в Гамбург с железной рудой. После оставления экипажем парохода на него была послана лодочная команда для открытия кингстонов и для взрыва в кормовом трюме подрывных патронов. Из-за неисправности взрывателя патрон не взорвался. Пришлось вновь послать подрывную партию для замены взрывателя. Через 3 минуты после взрыва пароход затонул. Команду парохода принял остановленный для этой цели шведский пароход.

В 12 часов был обнаружен немецкий пароход «Германия» (вместимостью 1933 рег. т), шедший в Германию с грузом железной руды.

Впоследствии уничтожение этого парохода вызвало протест Швеции и большую переписку русского командования с английским адмиралтейством.

Пароход, заметив лодку, направился к шведскому берегу. Лодка погналась полным ходом за ним и подняла сигнал с требованием немедленно остановиться. Так как пароход не останавливался, лодка открыла по нему огонь из орудия. По утверждению командира лодки пароход в этот момент находился вне 3-мильной территориальной полосы. Снаряды падали с большими недолетами. Пароход не останавливался и выбросился на камни в двух милях от берега. Лодка подошла и ошвартовилась к пароходу, который был уже покинут своей командой. Взяв корабельные документы и (по немецкой версии) взорвав патрон в кормовом трюме, лодка отошла от парохода и направилась к южной оконечности Эланда.

Пароход впоследствии был снят с камней и отремонтирован.

В 14 часов лодка обнаружила новый пароход и погналась за ним. В 15 часов пароход по сигналу застопорил машины и прислал шлюпку с судовыми документами. Это оказался пароход «Гутруне» (вместимостью 3246 рег. т), шедший с грузом руды из Лулео в Гамбург. На пароход была послана партия, открывшая на нем главные кингстоны и все двери в переборках. После этого по носовому трюму было сделано три выстрела из пушки. Команда парохода была передана на шведский пароход.

В 16 ч. 25 м. лодка погналась за двумя большими пароходами, шедшими на юг. В 16 ч. 45 м. она остановила шведский пароход «Нюланд», груженный железной рудой для Роттердама. Документы оказались вполне исправными и он был отпущен.

В 16 ч. 55 м. был остановлен второй пароход. Это оказался германский пароход «Директор Реппенхаген» (вместимостью 1775 рег. т), шедший с магнитной рудой из Стокгольма в Наденхан. На этот пароход также была послана команда, открывшая кингстоны и двери переборок. Пароход быстро затонул.

В то же время был остановлен шведский пароход «Марта», шедший из Стокгольма в Ньюкастель с грузом бумажной массы. На «Марту» была передана команда с «Директора Реппенхагена» и пароход был отпущен для следования по назначению.

В 18 часов лодка, наблюдая, как тонет «Гутруне», заметила большой пароход. Увидев лодку, он направился к шведскому берегу.

В 18 ч. 30 м. уже в сумерках, после того как был дан выстрел ему под нос, пароход остановился. На него была послана вооруженная команда, которая взорвала подрывной патрон в его кормовом трюме и открыла главные кингстоны. Это оказался германский пароход «Никомедия» (вместимостью 4413 рег. т); с грузом магнитной руды из Лулео в Гамбург. Команда на шлюпках направилась к берегу.

Немцы утверждали, что этот пароход был потоплен в территориальных шведских водах и заявили протест, отклоненный шведами, ввиду невозможности доказать, что место гибели парохода действительно находилось в территориальных водах.

Покончив с «Никомедией», «Е-19», обогнув Эланд, направилась вдоль западного берега Готланда. Линию немецкого дозора она прошла в темноте, никого не обнаружив.

12 октября с утра лодка разошлась с несколькими шведскими пароходами, и в 10 ч. 40 м. (схема 14, п. 17) остановила тоже шведский пароход «Нике», шедший из Стокгольма в Штетин с грузом железной руды. На пароход был послан офицер с двумя матросами с приказанием вступить в командование пароходом и вести его вслед за лодкой в Ревель для дальнейшего расследования.

Следуя дальше в Ревель, лодка остановила (схема 14, п. 18) шведский пароход «Аугуст». Осмотр установил, что пароход вез лес в Англию и поэтому лодка его отпустила. Ночью, приближаясь к русским берегам, «Е-19» по радио просила выслать миноносец для дальнейшего конвоирования захваченного шведского парохода и зажечь маячные огни.

В 7 ч. 45 м. 13 октября у банки Аполлон лодку встретил миноносец, которому она передала захваченный ею пароход. В 5 милях на норд-ост «Е-19» была атакована немецкой лодкой (видимо «U-9»), выпустившей с большой дистанции торпеду. «Е-19» удалось уклониться от торпеды. Немедленно предупредив об этом по радио идущий позади миноносец с призом, лодка благополучно проследовала в Ревель.

Таким образом, «Е-19» пробыла в походе 14,5 суток. В результате похода ею было потоплено четыре парохода общим тоннажем 10500 т, три парохода общим тоннажем 7000 т выбросились на берег и один шведский пароход был приведен в порт. Кроме того, лодка установила курсы, которыми пользуются германские военные корабли при проходе узкости Гиедзер—Дарсерорт и пути движения торговых кораблей в районе Кильской бухты, Фемарн-Бельта и к западу от Борнгольма.

30 сентября, под влиянием сведений о нахождении в море неприятельских кораблей на позицию № 1 (схема 13) была выслана подводная лодка «Аллигатор». Выйдя в 16 часов из Ревеля, лодка из-за тумана отстаивалась на якоре сначала у Тахконы, а затем у Дагерорта до 5 часов 2 октября. Проведя день на позиции (схема 14, п. 1) лодка вечером из-за засвежевшего ветра перешла к Готска-Сандэ (схема 14, п. 19). На следующий день она пыталась выйти на назначенную ей позицию, но еще больше засвежевший ветер заставил лодку вернуться к Готска-Сандэ. Ввиду того что лодку жестоко мотало на якоре, она перешла сколь возможно ближе к берегу. Так

лодка простояла 3 и 4 октября, отходя на рассвете от берега и погружаясь под перископ, чтобы не быть застигнутой врасплох.

5 октября около 11 часов с моря показался приближающийся миноносец. Лодка отошла задним ходом от берега и погрузилась. Рассмотрев в перископ, что это шведский миноносец, лодка всплыла и в рупор спросила разрешения переждать под берегом свежую погоду. На лодку прибыл командир миноносца, который предложил покинуть шведские воды в течение суток с момента подхода лодки к острову. Миноносец остался стоять на якоре и ночью был ярко освещен. Когда в 3 ч. 40 м. лодка, снимаясь с якоря, дала условные три свистка, миноносец зажег прожектор и навел его над лодкой. Навстречу лучу с горизонта появился также луч прожектора. Миноносец повернул луч на 90° вправо и в этом направлении точно так же появился второй луч прожектора. Видимо остров был окружен цепью миноносцев. Обогнув с юга Готска-Сандэ, «Аллигатор» на норд-ост заметил еще один миноносец, шедший на пересечку лодке. Пройдя за кормой миноносца, лодка направилась к Дагерорту. Надстройка, расшатанная ударами волн в предыдущие дни, сильно текла, в концевые систерны в час набиралось до 12 тонн воды. Запросив по радио и получив разрешение возвращаться, лодка направилась в Ревель. По дороге через маяк Тахкона она была предупреждена о выходе в море подводной лодки «Вепрь».

«Вепрь» 1 октября закончил приемные испытания и вступил в строй, а 6 октября был уже выслан в море для обследования предполагаемых неприятельских курсов в районе между Готска-Сандэ и выходом из Ботнического залива. Лодка вышла из Ревеля в 16 часов. Уже в пути она получила радио о возвращении «Аллигатора». Идя к Дагерорту, лодка никого не видела.

7 октября утром, находясь на норд-вест от Дагерорта (схема 14, п. 20), справа, кабельтовых в шести, немного впереди траверза, «Вепрь» обнаружил перископ лодки («U-9»). Бывший на мостике вахтенный начальник приказал ворочать вправо (на лодку) и одновременно дал авральный звонок («приготовиться к погружению»). Выбегая по звонку наверх, командир приказал стопорить дизели. С застопоренными машинами в непосредственной близости от неприятельской лодки «Вепрь» представлял для нее прекрасную мишень. Спустившись в рубку, вахтенный начальник доложил командиру, что справа находится подводная лодка. Поднявшись по трапу и посмотрев в колпак рубки, командир увидел в расстоянии около 3 каб. несколько впереди траверза движущийся на пересечку курса перископ. Командир приказал дать полный ход обоим электромоторам, положить руль лево на борт и, закрыв крышку люка, стал следить, через иллюминаторы колпака за противником. В расстоянии около 2 каб. он заметил два всплеска от выпущенных торпед. «Вепрь» все еще не погрузился и командир видел в иллюминаторы, как одна из торпед шла к корме, а вторая к носу «Вепря». Лодка катилась влево. Первая торпеда скоро уклонилась за корму, а вторая прошла очень близко впереди форштевня.

Надо удивляться, что при столь неорганизованном уклонении «Вепря» немецкая лодка «U-9» ухитрилась промахнуться.

После этого «Вепрь» привел неприятельскую лодку себе за корму и, пройдя около двух часов под водой, в 10 часов всплыл и направился к маяку Коппарстенарнэ.

В 18 ч. 40 м. (схема 14, п. 21) был замечен большой пароход, идущий на зюйд-ост. Сблизиться с ним до темноты не удалось. Ночью лодка, определившись по маякам, прошла между Коппарстенарнэ и Готска-Сандэ на вест.

8 октября с утра лодка, определившись по Ландсорту, направилась на подлежащий обследованию, предполагаемый курс неприятельских торговых кораблей. Приближаясь ночью к Ландсорту, она по всему горизонту видела двигающиеся в разных направлениях огни кораблей. Днем же пароходов было обнаружено очень мало.

Около 8 часов (схема 14, п. 22) лодка осмотрела из-под воды пароход под шведским флагом. Всплыв, она направилась к Дагерорту. В 10 ч. 45 м. (схема 14, п. 23), обнаружив товаро-пассажирский пароход, лодка снова погрузилась. Флаг разглядеть не удалось. Лодка всплыла и продолжала итти на Дагерорт. Видимо, напуганные действиями «Е-19» пароходы предпочитали район Ландсорта, где они вынуждены были выходить за пределы шведских территориальных вод, проходить ночью.

В 16 ч. 18 м. (схема 14, п. 24) впереди правого траверза в расстоянии около 4—5 каб. снова был обнаружен перископ лодки («U-9»). Вахтенный начальник скомандовал «лево на борт», и почти в тот же момент неприятельская лодка выпустила две торпеды, прошедшие близко впереди форштевня. На этот раз, не пытаясь погружаться, «Вепрь» привел лодку за корму и полным ходом ушел от нее. Пройдя этим курсом 30 минут, «Вепрь» снова повернул на Дагерорт, но уже до темноты шел зигзагом.

Радио «Вепря» с просьбой зажечь Дагерорт не было принято и он, не рискуя без определения входить в Финский залив, остался на ночь в море, производя зарядку.

Утром 9-го, определившись по Дагерорту, «Вепрь» направился к нему и вскоре увидел (схема 14, п. 25-а) идущую курсом зюйд в надводном положении лодку. Хотя командир «Вепря» и считал, что это идет одна из английских лодок, все же он погрузился и пошел под водой с расчетом проходить Финский залив ночью. Предосторожность была не лишней, так как это, видимо, опять-таки была все та же «U-9», так как ни русских, ни английских лодок в этом районе в это время не было. Проходя под водой район, где им 7 октября была обнаружена немецкая лодка «Вепрь» усиленно наблюдал в расчете, что удастся атаковать неприятельскую лодку.

Утром 10-го «Вепрь» вернулся в Ревель.

Для действий в Оландсгафе в Або-Оландский район были переведены окончившие ремонт подводные лодки «Кайман», «Аллигатор» и «Дракон».

На смену вернувшимся 7 и 8 октября из похода подводным лодкам «Е-8» и «Акуле» 8 октября были высланы «Барс» и «Е-18».

«Барс» вышел из Ревеля вечером 8 октября, имея приказание итти на позицию к Риксхефту (схема 14, п. 8).

9 октября в 7 ч. 45 м. в 10 милях от Дагерорта (схема 14, п. 25б) «Барс» обнаружил неприятельскую лодку («U-9»), с которой одновременно погрузился и разошелся под водой.

Неприятельские лодки уже много раз обнаруживались у Дагерорта, тем не менее русское командование упорно сохраняло систему передачи лодкам последних указаний через пост Дагерорта, вследствие чего все выходящие и возвращающиеся лодки были вынуждены проходить через опасный район.

Ночью «Барс» прошел вплотную к западной кромке поставленного немцами 5 октября заграждения Н-1 (схема 14), и вскоре (схема 14, п. 26) южнее Эстергарна разошелся в темноте с дозорным немецким крейсером типа «Бремен» и двумя миноносцами. Крейсер прошел очень близко вдоль правого борта лодки. Ни крейсер, ни миноносцы ее не обнаружили. Лодка не могла их атаковать вследствие неподготовленности к выполнению ночных атак.

На рассвете 10-го на параллели Хоборга (схема 14, п. 27) «Барс» увидел сильно дымящую белым дымом подводную лодку, идущую на север. Неприятельская лодка открыла по «Барсу» огонь из орудия. Погрузившись, лодки разошлись.

По немецким данным, это опять была все та же «U-9».

Пробыв сутки на позиции (схема 14, п. 8) и никого не обнаружив, «Барс» утром 14 октября вернулся в Ревель.

«Е-18», выйдя в море утром 9 октября и следуя вдоль восточного побережья Готланда, утром 11-го пришла на назначенную ей позицию у Либавы (схема 14, п. 3). Приблизившись под водой к Либаве, лодка рассмотрела в гавани четыре больших корабля.

12 октября из-за сильного тумана лодка легла на грунт, периодически всплывая для наблюдения за погодой. В полдень, когда туман разошелся, она всплыла и начала крейсеровать под водой. В 14 ч. 15 м. из Либавы вышел на вест тральщик, а двумя часами позже был обнаружен идущий в Либаву линейный корабль с двумя миноносцами (схема 14, п. 28).

Это был возвращавшийся из Киля линейный корабль «Брауншвейг».

Корабли шли зигзагом, резко изменяя курс, через каждые 6 минут. В 16 ч. 30 м. лодка заняла позицию для стрельбы носовыми аппаратами в 800 метрах от линкора на левом его крамболе. Однако механизм открывания передних крышек заел, вследствие чего выстрел сорвался и пришлось разворачиваться для атаки траверзным аппаратом. В то же время лодка была обнаружена противником и один из миноносцев пошел ее таранить. Это вынудило лодку отказаться от стрельбы и из траверзного аппарата. Уклоняясь от таранного удара, она нырнула и, когда снова всплыла под перископ, корабли уже прошли. Положив руль на борт, находясь на раковине линейного корабля, лодка все же выстрелила из кормового аппарата, но торпеда прошла за кормой корабля.

Миноносцы преследовали лодку, но ей удалось от них уклониться. Идя под водой на вест, она разошлась с тральщиком. Отойдя к южной оконечности Готланда для того, чтобы определиться и избежать опасных от мин районов, «Е-18» направилась

к Брюстерорту (схема 14, п. 29), куда и пришла в полдень 13 октября.

В течение этого дня лодка видела лишь небольшой торговый корабль и вооруженный траулер. С темнотой она всплыла и направилась вдоль берега к Мемелю. Ночь была очень ясная, но ничего обнаружить не удалось.

14 октября утром в расстоянии около 12 миль «Е-18» увидела идущую курсом зюйд-вест подводную лодку. Командир считал, что это одна из английских лодок, в действительности же это была немецкая лодка. Больше никого не обнаружив, «Е-18» направилась к Хоборгу, а оттуда — вновь к Либаве.

В течение 15-го лодка видела только два дозорных миноносца и два вооруженных траулера и с темнотой пошла для донесения к Дагерорту и оттуда в Ревель, куда она прибыла вечером 16 октября.

Одновременно с действиями подводных лодок вдоль германского побережья в Балтийском море морские силы Рижского залива причиняли большое беспокойство германскому командованию обстрелом позиций и расположения германских войск на побережье залива. В обстреле принимали участие линейный корабль «Слава», канонерская лодка «Грозящий», миноносцы и авиаматка «Орлица».

Германский командующий войсками северного участка обратился к морскому командованию с просьбой оказать содействие флангу германской армии, сковав русские морские силы в Рижском заливе посылкой в залив подводных лодок или хотя бы демонстрацией флота в районе Доменеса.

«Вице-адмирал Шульц вынужден был ответить, что он не имеет возможности воспрепятствовать нападению неприятеля с моря». [1])

Под влиянием подводной угрозы командующий германскими морскими силами в Балтийском море принужден был отменить выполнение части возложенных на флот задач. Действовавшее с весны указание о наблюдении за входом в Финский залив было отменено. Приказано было организовать охрану прибрежного фарватера от Либавы до Брюстерорта нейфарвассерским вспомогательным дивизионом тральщиков; одной половиной другого дивизиона тральщиков — фарватер до Иерсхефта (схема 14); дивизионом охраны побережья — район Иерсхефт—Эланд. Силы охраны побережья были усилены за счет перевода из Яде и Эльбы шести рыбачьих пароходов.

С этого времени на фарватерах крейсеровали: Иерсхефт—Засснитц — семь тральщиков; Засснитц—Треллеборг — один крейсер и четыре миноносца; Мэн—Эланд — один вспомогательный крейсер, два миноносца, три сторожевых корабля; узкость у Гиедзера — один сторожевой корабль или миноносец; в бухтах Нейштадта, Любека и Висмара — один сторожевой корабль и шесть рыбачьих моторных ботов.

В Варнемюнде были переведены боевые самолеты; кроме того, начали функционировать воздушные станции в Штральзунде и Кез-

---

[1]) Р о л л ь м а н, стр. 264.

лине. Благодаря этому при благоприятной погоде все побережье ежедневно один или два раза обследовалось самолетами.

Подводная лодка «U-66» была выделена из Северного моря специально для борьбы с лодками на Балтике. Она должна была ходить под водой на буксире у парохода. Будучи связана при помощи телефона с пароходом, она могла получать от него необходимые указания для атаки неприятельских лодок.

Капитанам пароходов было вновь предписано, чтобы они держались в пределах нейтральных территориальных вод и проходили участки открытого моря в ночное время. Страховые общества были вынуждены к возобновлению операциий по страхованию морской торговли.

Кроме этого, командующий германскими морскими силами в Балтийском море решил организовать отряд из моторных ботов и из судов для ловли сельдей, единственно оставшихся не мобилизованными пловучих средств. Он рассчитывал привлечь: первых—около 200 судов, а вторых—до 100; двадцать старых миноносцев должны были служить ведущими флагманскими кораблями. Три торговых парохода должны были быть приспособлены под суда—ловушки подводных лодок.

Рыбачьи пароходы вспомогательного дивизиона тральщиков Нейфарвассера были приданы полуфлотилии сторожевых кораблей восточной части Балтийского моря; вместо них дивизиону были даны 12 мореходных катеров-тральщиков с транспортом-базой, водоизмещением в 8000 тонн. Одновременно был сформирован еще один дивизион такого же состава из вновь построенных моторных катеров-тральщиков.

Активные действия русских и английских лодок мешали выполнению германским флотом операций в восточной части Балтийского моря. Пополнение русского флота новыми линейными кораблями (типа «Севастополь») вынуждало немцев вводить для операций на Балтике значительные линейные силы из состава Флота Открытого Моря. Однако, возросшая опасность со стороны подводных лодок создавала для этих сил большую угрозу. Все это и заставило немцев отказаться на долгое время от крупных операций в Балтийском море.

Вследствие передачи нескольких соединений для сторожевой службы на фарватерах, позиции новой дозорной линии между Эстергарном и Люзерортом нельзя было полностью заместить. Впоследствии это облегчило русским кораблям незаметно проникать за линию дозора при выполнении ими активных заградительных операций.

Таковы были мероприятия германского командования, вызванные оживившейся деятельностью русских и английских лодок в Балтике.

В это же время немцы понесли потери от взрывов на минах и от столкновений. У Брюстерорта погиб нефтеналивной транспорт «Вилькоммен» (3100 т). 14 октября в том же районе взорвался на мине миноносец «S-149», получивший большие повреждения и с трудом отбуксированный в Данциг. Первоначально причину взрывов приписывали атакам лодок и лишь позже немцам удалось обнару-

жить мины из поставленного «Новиком» в 1914 году заграждения. 15 октября у Засснитца пароход-паром «Прейсен» протаранил в темноте миноносец «Т-100». Миноносец тотчас же затонул.

Несмотря на получаемые сведения из разных районов о присутствии лодок, выследить их немцам не удалось.

Русское командование, получив агентурные сведения о том эффекте, который произвела в Германии и Швеции деятельность лодок, решило энергично продолжать операции лодок на коммуникациях противника. Вместо возвращающихся с позиций из средней и южной части Балтийского моря сейчас же посылались новые лодки.

Вместо «Барса» к Данцигу должен был итти «Гепард», вместо «Е-18» к Либаве—«Е-8», а вместо «Е-19» в район Эланд-Борнгольм-Рюген—«Е-9». Основываясь на случае с «Е-19», узкость Гиедзера считалась загражденной сетями, лодкам запрещалось проходить за линию Гиедзер—Дарсерорт.

«Гепард» вышел из Ревеля днем 14 октября. Зайдя к Дагерорту, он направился дальше в район между Коппарстенарнэ и Алмагрундет (схема 15, п. 1). На эту позицию лодка пришла в 14 ч. 15 м. 15 октября. В надежде встретить в этом районе немецкие пароходы лодка крейсеровала до утра 16-го. Днем движения в этом районе почти никакого не было, ночью же лодка видела огни нескольких пароходов.

16 октября командир решил спуститься на юг, между островом Готланд и шведским берегом.

Утром 17 октября лодка, подходя к району нахождения немецкого дозора (схема 15, п. 2), обнаружила сзади два нагоняющих ее миноносца. Попытка атаковать миноносцы не удалась, так как они прошли очень далеко от лодки. Всплыв и направляясь далее на юг, лодка вскоре снова обнаружила два миноносца. В течение трех часов она пыталась сблизиться с ними на дальность торпедного выстрела. Это не удавалось вследствие того, что миноносцы ходили переменными курсами. Подойдя, наконец, к одному из миноносцев на 1,5—2 каб., она выпустила в него две торпеды из аппаратов Джевецкого, поставленных на стрельбу по траверзу. Обе торпеды прошли мимо. Заметив их, миноносцы бросились от лодки и быстро удалились по ходу торпед. В 13 ч. 10 м., т. е. еще через три часа лодка снова сошлась с миноносцами на близкую дистанцию. Лодка маневрировала с расчетом выпустить торпеды с расстояния порядка одного кабельтова. Перед самым выстрелом миноносец заметил лодку и бросился ее таранить. Развернувшись вправо и расходясь с миноносцем контркурсом в расстоянии не более полукабельтова, «Гепард» выпустил в него еще две торпеды из аппаратов Джевецкого, но, видимо, и эти торпеды прошли под миноносцем. (Установка глубины торпед была 2 м). Миноносцы продолжали преследование лодки и всякий раз, заметив перископ, открывали по нему огонь. Решив больше не атаковывать, лодка ушла на глубину и отошла к северу. Всплыв в 17 часов и не видя больше миноносцев, командир решил, ввиду большого расхода электроэнергии, итти на север, чтобы время зарядки (около 20 часов) использовать для наблюдения на путях

пароходов на севере. Одновременно это позволяло лодке укрыться за Готландом от засвежевшего зюйд-оста.

18 октября лодка держалась в районе Норчэпингской бухты (схема 15, п. 3). Днем были замечены только шведские миноносец и пароход. Ночью же опять было видно много огней проходящих пароходов.

19 октября лодка пошла на юг, огибая Готланд с востока. Севернее Форэ была замечена плавающая германская мина. Идя дальше на юг, лодка уклонилась погружением от встречи со шведским миноносцем. К вечеру, пройдя западнее немецкого заграждения Н-1 (схема 15), она оказалась в районе позиции II немецких дозорных кораблей (схема 15, п. 4). Вследствие ненадежной работы машин командир решил дальше на юг не спускаться и, никого не обнаружив, пошел на позицию № 1 (схема 15, п. 5), где и предполагал оставаться пока выдержат машины.

Продержавшись на этой позиции с утра 20-го до утра 21-го лодка, воспользовавшись хорошей погодой, перешла на позицию № 14 (схема 15, п. 6) с тем, чтобы спуститься дальше на юг, если машины будут работать хорошо. В 10 ч. 15 м. лодка заметила на зюйд-весте дым. Маневрируя в надводном положении, она легла на норд и до 13 ч. 45 м. шла параллельно перемещению дыма. К этому времени пеленг на дым переместился к носу лодки. Считая, что неприятельские корабли направляются для обстрела к Дагерорту, лодка пошла туда же. В 14 ч. 30 м. по носу показался дым, двигающийся прямо на лодку. Погрузившись, лодка пошла в атаку. Вскоре она рассмотрела трехтрубный крейсер и два миноносца по одному с каждого борта крейсера в 8—10 каб. от него.

По немецким данным, это был большой эскадренный миноносец «V-100» с двумя миноносцами. Будучи направленными для демонстрации в северную часть Балтики, они показали себя у Дагерорта, Хуфвудшера и Готска-Сандэ. Наблюдая «V-100» на острых курсовых углах, лодка не могла точно установить тип корабля.

«Гепард», решив атаковать крейсер с расстояния 2—3 каб., пошел между ним и левым миноносцем. В 15 ч. 10 м. во время циркуляции влево перестал действовать электрический привод кормового горизонтального руля. Пока переводили на ручное управление, лодка всплыла, показав рубку. «V-100» повернул на лодку, которая едва успела уйти на глубину, и прошел над ее носовой частью, что было ясно слышно в лодке по шуму винтов. В 15 ч. 25 м. по проходе кораблей лодка всплыла в надводное положение. В 18 ч. 12 м. в темноте был усмотрен силуэт какого-то корабля. Лодка немедленно погрузилась и в 18 ч. 50 м. всплыла вновь. В 21 час вышел из строя левый дизель, а в 23 часа—и правый. Держась под электромоторами против волны, лодка исправляла машины. К утру дизели удалось пустить и она направилась к Дагерорту, а оттуда в Ревель.

«Е-8» вышла из Ревеля утром 18 октября и направилась вдоль восточного побережья Готланда на позицию в 26 милях к весту от Либавы (схема 15, п. 7).

19 октября в 6 ч. 25 м. лодка пришла на позицию. С наступлением рассвета она погрузилась и направилась под водой к берегу.

Через час, севернее лодки, строем фронта прошли два миноносца, которые затем повернули на вест и скрылись. Идя дальше к берегу, лодка обнаружила буй и, определив его местонахождение, направилась дальше на ост до тех пор, пока не стали видны дымы стоящих в гавани кораблей. После этого она под водой же отошла от берега и с темнотой всплыла для зарядки. Зарядившись в течение трех часов, она приблизилась к берегу и на 30-метровой глубине легла на ночь на грунт.

Утром 20-го лодка всплыла и опять направилась к берегу. Обнаружив еще новый буй, она определила его место и путем наблюдения за движением пароходов, установила положение относительно него протраленного фарватера. Приблизившись на 6 миль к Либаве, лодка установила, что вход в бухту охраняется двумя тральщиками, и что в гавани находится не менее пяти больших военных кораблей.

Ожидая их выхода из Либавы, командир, дабы не обнаружить себя, решил не атаковывать часто наблюдаемых им пароходов.

С темнотой лодка, зарядившись, опять легла на грунт.

21 октября с рассветом лодка опять начала маневрировать под водой в том же районе (схема 15, п. 8), наблюдая за окружающей обстановкой. Она видела, как два миноносца прошли, видимо, контрольным тралением от Либавы на вест в море и как восемь тральщиков на зюйд от нее тралили фарватер под берегом. Приблизившись к Либаве, несмотря на мглу, лодка установила, что в гавани стоят два корабля типа «Виттельсбах», два «Дейчлянда» и один «Роон». Отходя от берега несколько севернее обычного курса, лодка дважды слышала резкие взрывы вблизи своего корпуса. Причины их выяснить не удалось. Ночь, после зарядки, лодка провела опять на грунте.

22-го лодка снова крейсеровала в том же районе; видела самолет, а затем два парохода, идущие под охраной тральщиков на протраленном под берегом фарватере. В 10 часов, находясь в одной миле к норду от буя и обычного своего курса, лодка опять ощутила резкие звуки у корпуса. Видимо, протраленный фарватер прикрывался с норда легкими противолодочными сетями. Скорость лодки в это время была 2 узла. Управление лодкой и действие машин и рулей не нарушалось. В 11 ч. 30 м. из Либавы вышел вооруженный тральщик и направился на вест. «Е-8» последовала за ним, предполагая, что он вышел навстречу идущим в Либаву судам. В 16 ч. 26 м. тральщик остановился у буя, замеченного лодкой 19 октября. До темноты лодка держалась под водой около тральщика. С темнотой она всплыла в 2 милях к осту от тральщика и обнаружила, что он зажег белый и красный огни. Очевидно он изображал собою маяк. Так как ночь была лунная и светлая, лодка погрузилась и направилась к берегу с расчетом занять позицию на курсе, ведущем в Либаву, и, выждав на этом месте, атаковать корабли, которые, видимо, должны были ночью войти в гавань. К полночи нашла мгла, поэтому лодка легла на грунт (на глубине 43 м).

23 октября по всплытии обнаружилось, что лодку снесло на 4 мили к норду. Это, очевидно, и было причиной того, что она не

слышала шума входящих в Либаву кораблей. Под водой лодка направилась на зюйд-вест. Тральщик в это время пошел в Либаву. «Е-8» сблизилась с ним, но своего присутствия не обнаруживала и направилась к бую для точного определения своего места. В 8 ч. 50 м. по пеленгу 80° был замечен дым. Для сближения с неприятелем она легла на курс 340°, в 9 ч. 02 м. поправила свой курс и легла на 350°. К этому времени можно было разглядеть, что курсом вест подходит трехтрубный корабль с двумя очень высокими мачтами, под конвоем двух миноносцев, идущих зигзагом по его сторонам. Пеленг на неприятеля стал равен 85°. Яркое солнце и легкий ветер от зюйд-зюйд-оста благоприятствовали атаке. Лодка дала полный ход (7,5 узла). В 9 ч. 22 м. она уменьшила ход до 5 узлов и приготовила все аппараты к выстрелу. Скорость кораблей противника была около 15 узлов. В 9 ч. 28 м. левый миноносец вышел вперед. В 9 ч. 32 м. лодка выпустила торпеду из носового аппарата. Дистанция в момент выстрела была 5 каб. Миноносцы в это время были у него на крамболах в 5 каб. от корабля. Сразу после выстрела командир приказал ворочать вправо с целью повторить выстрел левым траверзным аппаратом. Через 1 мин. 10 сек. стал виден яркий взрыв с пламенем у ватерлинии и почти сразу в лодке ощутилось сильное сотрясение и удар.[1]) Весь корабль скрылся в громадном столбе густого серого дыма, — видимо, детонировали носовые патронные погреба.

В 9 ч. 34 м., ввиду того что вокруг места взрыва в воду падали большие осколки, лодка погрузилась на глубину 15 м. В 9 ч. 42 м. «Е-8» всплыла под перископ (6 м). Никаких следов корабля не было видно. Два миноносца держались на месте взрыва. Командир решил их не атаковывать, считая, что атака лодки не была обнаружена неприятелем и поэтому он может предполагать, что корабль взорвался на мине. К тому же все торпеды на лодке имели установку глубины больше, чем требовалось для стрельбы по миноносцам. Место гибели корабля находилось в 20 милях на вест от Либавы. Командир лодки считал, что при стрельбе с дистанции 2—2,5 каб. взрыв корабля мог бы весьма тяжело отразиться на самой лодке. В потопленном корабле он опознал один из линейных кораблей типа «Дейчлянд» (рис. 29) или броненосный крейсер «Принц Адальберт» (рис. 30).

В 10 ч. 40 м. на месте взрыва были обнаружены четыре миноносца: один кружился впереди всех, за ним шел еще один, а дальше в строе фронта следовали два миноносца. Лодка, решив возвращаться в базу, направилась под водой к Эстергарну. Миноносцы лодку не преследовали.

24 октября лодка вернулась в Ревель.

В тот же день Штабом командующего была дана открытая радиограмма «всем»: «Одна из английских лодок, находящихся в море, донесла, что вчера 10-го (23-го) октября у Либавы ею

---

[1]) Впоследствии обнаружилось, что гидростатическое отделение торпеды, находившейся в левом траверзном аппарате, крышка которого была открыта, заполнилось водой. При опробовании оно оказалось герметичным.

взорван и утоплен броненосный крейсер типа «Принц Адальберт».

В действительности потоплен был сам «Принц Адальберт». Вследствие детонации погребов, от корабля на поверхности воды ничего не осталось. Шедшие в охране крейсера миноносцы «S-142» и «S-143» спасли только трех человек. Взрыв, как и предполагал командир лодки, был приписан мине, так как миноносцы не видели ни лодки, ни следа торпеды; с крейсера никаких тревожных сигна-

Рис. 29. Силуэт линейного корабля типа „Дейчлянд".

лов тоже не было. Даже тогда, когда позже было принято сообщение русской радиостанции о подрыве лодкой крейсера, немцы все же считали, что причиной гибели могла быть только мина, поставленная с подводной лодки. Это была самая большая с начала войны потеря немцев на Балтийском море: погиб флагманский корабль и с ним 640 человек команды и 32 офицера. Ввиду отсутствия легких крейсеров он выходил для несения дозорной службы.

После потопления «Принца Адальберта» немецкое командование приказало кораблям входить и выходить из Либавы только в темное время суток.

Рис. 30. Силуэт броненосного крейсера „Принц Адальберт".

Русское командование, ознакомившись с результатами похода «Е-19» и получив агентурные сведения о громадном впечатлении, произведенном в Германии потоплением лодками пароходов в Балтийском море, изменило предполагавшуюся посылку «Е-9» к Риксхефту и решило послать ее на пути следования торговых судов вдоль шведского побережья.

«Е-9» вышла из Ревеля вечером 17 октября и направилась к маяку Хуфвудшер (схема 15, п. 9).

18 октября, приближаясь к шведскому берегу, лодка начала встречать пароходы, идущие в виду берега с зюйда на норд и обратно. В 13 ч. 30 м. (схема 15, п. 10) лодка остановила и осмотрела

датский пароход; так как документы были в порядке, пароход был отпущен. Придя на видимость Ландсорта, лодка стала крейсеровать в этом районе (схема 15, п. 11). Согласно ранее забранным «Е-19» картам, пароходы, идущие в порты Швеции, держали курс на маяк Ландсорт. Лодка наблюдала много пароходов на норд и норд-ост. Погода была тихая и ясная. В 18 ч. 45 м. (схема 15, п. 12) был остановлен пароход «Седерхамн» (вместимостью 1500 рег. т) под германским флагом. Капитан был вызван с бумагами на лодку, а команде приказано покинуть пароход. По бумагам значилось, что пароход везет лес из Швеции в Голландию. Посланная на пароход подрывная партия открыла кингстоны и у днища в машинном отделении взорвала 18-фунтовой толловый патрон. Пароход осел, но не тонул. На следующий день лодка выяснила, что пароход снесло на камни около Хефрингэ. По немецким данным, команда парохода, видя, что он не тонет, вернулась на пароход и привела его в ближайший порт.

Уже в темноте, около 20 часов, лодка нагнала пароход без огней, оказавшийся большим океанским товаро-пассажирским пароходом Гамбург—Америка—линии «Пернамбуко» (вместимостью 4800 рег. т), с грузом в 8000 тонн руды из Лулео в Штеттин. Пароход был остановлен пулеметным огнем (схема 15, п. 13) и по требованию лодки прислал шлюпку с офицером. После того как команда покинула пароход, он был подорван 18-фунтовым патроном. Так как его погружение в воду шло очень медленно, через час в него была выпущена торпеда, и пароход затонул.

Ночью, заряжаясь, лодка крейсеровала между Готска-Сандэ и шведским берегом (схема 15, п. 14а); были замечены несколько пароходов, направлявшихся на зюйд.

19 октября в 7 ч. 30 м. (схема 15, п. 12) лодка обнаружила пароход под германским флагом. Это оказался «Иоханнес Русс» (вместимостью 1750 рег. т) с грузом кокса, следовавший, согласно бумагам, из Гамбурга в Швецию. Прибывший на лодку помощник капитана доложил, что пароход должен был принять в Швеции для Германии руду. Пароход был подорван двумя полуфунтовыми патронами, подложенными под трубы циркуляционной помпы. Тонул он очень медленно.

Лодка погрузилась и пошла на зюйд, но вскоре легла на норд, так как в перископ был обнаружен шведский миноносец, идущий к тонущему пароходу. Около 10 ч. 30 м., идя на норд, лодка сблизилась с пароходом под германским флагом, направлявшимся к Ландсорту. Всплыв, она остановила пароход. Это оказался пароход «Далельфвен» (вместимостью 1050 рег. т) с грузом руды. Сигналом лодка приказала команде покинуть пароход. Шведский миноносец, находившийся в это время севернее вблизи тонувшего «Иоханнес Русс», взятого уже на буксир шведским спасательным пароходом, направился полным ходом к лодке. Не имея возможности получить бумаги с парохода, лодка погрузилась и, выждав, когда команда отошла от борта, выпустила торпеду, которая прошла под кормой парохода. Вскоре после выстрела к пароходу подошел шведский миноносец под кормовым и стеньговым флагами.

«Е-9» всплыла и, подняв флаг, подошла к миноносцу, который уже брал к себе со шлюпок команду парохода. Командир миноносца сказал, что лодка находится в шведских водах, но после объяснений признал, что пароход находится в 5 милях от берега, т. е. вне территориальных вод, и по просьбе командира лодки отошел от парохода. Оставаясь в надводном положении, лодка выпустила из кормового аппарата торпеду. Торпеда попала и пароход быстро затонул, подняв вверх корму. После этого лодка направилась на зюйд и, выйдя из видимости Ландсорта, легла на зюйд-вест к шведскому берегу. Вечером засвежело и ночь лодка провела на грунте в устьи Кальмар-Зунда (схема 15, п. 14) на глубине 40 м.

Пароход «Иоханнес Русс» был взят на буксир пароходом шведского спасательного общества. Он был почти доведен до Хефрингэ, где, вследствие неожиданного взрыва в кормовой части, быстро затонул. Немцы считали, что причиной взрыва был выстрел торпедой. Однако, это предположение не соответствует действительности.

20 октября весь день лодка крейсеровала между Готландом и Эландом (схема 15, п. 15). Движение пароходов было небольшим. Германских пароходов не было вовсе. В течение дня лодка пропустила без осмотра шесть шведских пароходов с грузом леса.

Ночью, считая, что движение немецких пароходов приостановлено, она пошла на зюйд к германскому побережью.

Утром 21-го лодка подошла к Штольпмюнде (схема 15, п. 16) и в течение дня крейсеровала в этом районе. Ни одного корабля обнаружено не было. Ночь лодка провела, лежа на грунте в 6 милях на норд от Штольпмюнде.

Днем 22-го она крейсеровала в том же районе. Не обнаружив ни одного корабля, она вечером направилась к Хоборгу.

23 октября лодка шла под водой вдоль западного побережья Готланда. Движение пароходов было небольшим. В 16 часов (схема 15, п. 17) в 2 милях от лодки курсом зюйд строем фронта прошли два больших дозорных немецких миноносца. С темнотой «Е-9» всплыла и пошла к Готска-Сандэ.

24 октября еще в темноте лодка от Готска-Сандэ повернула к Ландсорту. Весь день она крейсеровала в его видимости (схема 15, п. 11). Коммерческое движение было значительное, но немецких пароходов не было видно. С темнотой она всплыла и направилась между Готска-Сандэ и Коппарстенарне, а затем к маяку Алмагрундет.

25 октября лодка под водой крейсеровала в пределах видимости маяка (схема 15, п. 18), но и здесь немецких пароходов не было видно. В 14 часов лодка всплыла и направилась к Даго и вскоре же, вблизи одного из проходящих нейтральных пароходов, усмотрела подводную лодку, которая быстро погрузилась. Это могла быть либо «U-9», либо «U-66», крейсеровавшая в этом районе в ожидании возвращения парохода «Александра», у которого она ходила на буксире для нападения на останавливающие его подводные лодки.

Утром 26 октября «Е-9» вернулась в Ревель.

Русскому командованию из расшифрованных радиограмм стало известно о проводящихся немцами в Балтике испытаниях по буксировке пароходом «Александра» подводной лодки «U-66». С целью уничтожения этого парохода или неприятельской подводной лодки в море была выслана «Минога».

«Минога» вышла в море утром 17 октября и направилась к Дагерорту, идя от меридиана маяка Вормс в позиционном положении.

18 октября, задержавшись у Дагерорта, чтобы не встречаться с вышедшей в море и следующей на позицию к Либаве «Е-8», «Минога» в 15 ч. 30 м. вышла на позицию в 10 милях на норд от В.-Дагерорта. Ничего не обнаружив, командир решил возвращаться к посту в темноте, надеясь таким образом обнаружить неприятельскую подводную лодку, если она с началом темноты тоже будет подходить к берегу.

19 октября лодка из-за засвежевшей погоды в море не выходила. Ночью лодкой была получена телефонограмма от начальника службы связи с указанием, что «Неприятельский корабль, имеющий связь с подводной лодкой, будет крейсеровать 20 октября от полудня до наступления темноты на параллели острова Даго».

Утром 20-го лодка вышла в море и направилась к весту от Дагерорта. Пройдя 30 миль (схема 15, п. 20) и ничего не обнаружив, она повернула обратно, чтобы в темноте подойти к Дагерорту. Возвращаться в позиционном положении было очень трудно: встречная волна сильно заливала мостик.

Ночью снова была получена от начальника службы связи телефонограмма с указанием, что 21 октября тот же корабль будет продолжать крейсеровать на параллели острова Даго и что накануне в 18 часов этот корабль был в квадрате 348, т. е. милях в 12—15 от места, куда подходила лодка в 13 часов. Таким образом, из-за того, что лодка рано повернула обратно, она не видела противника.

21 октября лодка вынуждена была возвращаться, не выходя на позицию, в базу, так как пресной воды на лодке оставалось всего лишь на этот день.

Вследствие того, что срок пребывания лодки на позиции истек, командир пошел обратно, не испрашивая на это разрешения. Вечером лодка пришла в Ревель.

Таким образом, несмотря на исключительно выгодную обстановку, из задуманного командованием предприятия ничего не получилось. Одной из причин был неудачный выбор для этой цели лодки: малый запас электроэнергии и стесненные жилищные условия делали длительное пребывание лодки под водой очень тяжелым; оставаясь над водой и обладая скоростью ухода под воду 3 минуты, «Минога» имела мало шансов остаться незамеченной неприятельской лодкой.

Было ненормальным и то обстоятельство, что система заходов к Дагерорту русских и английских лодок при наличии поисков в этом районе неприятельской лодки, создавала полную возможность ошибок в распознавании своих лодок от лодок противника, что могло повлечь за собой тяжелые последствия.

Действия лодок вновь вызвали в Германии большое волнение. Пароходные компании заявили о прекращении движения судов; в ответ на это промышленность указывала, что уменьшение поступления руды нанесет ущерб производству военных поставок, тем более, что уже в середине ноября один из экспортировавших руду портов — Лулео — замерзнет. Теперь и высшее германское командование удовлетворило возобновленные командующим морскими силами требования, переведя из состава Флота Открытого Моря для усиления германских морских сил Балтийского моря два легких крейсера и две флотилии миноносцев. Это мероприятие имело большое значение для действий на Северном море. В результате там не только пришлось свернуть уже начатую операцию в районе Скагеррака, но и прекратить выполнение операций в море до возвращения переданных миноносцев.[1]

9. БОРЬБА С ГЕРМАНСКОЙ ТОРГОВЛЕЙ.
(Схемы 16 и 17.)

Из агентурных донесений русскому командованию стало известно о впечатлении, произведенном в Германии успешными действиями подводных лодок против германской торговли в Балтике. Под влиянием этих донесений командование решило использовать в борьбе с германской торговлей и надводные силы. Опасаясь при этом ответных действий против устья Финского залива со стороны германского флота, русский командующий считал необходимым ускорить постановку намеченной после рижских операций передовой минной позиции на линии Бенгтшер — Тахкона. Позиция эта, по мысли командующего, должна была создать возможно большие затруднения противнику при его попытке развить операции внутри Финского залива и прикрыть узел шхерных путей у Ганге—Лапвика и входа в Моонзунд. Под берегом у Тахконы должен был быть оставлен свободный проход для подводных лодок и миноносцев. Предусматривалась возможность активной обороны позиции с востока надводным флотом и с востока и запада подводными лодками. Ранее поставленные заграждения, в том числе и немецкое в 39-м квадрате, должны были быть использованы в системе этого заграждения. В случае прорыва противника через передовую позицию намечался план постановки мин с миноносцев по мере продвижения противника в Финский залив.

Одновременно разрабатывались планы активных операций русского флота в южной части Балтики, чему способствовало скорое наступление темных осенних ночей.

В то время как в самом Балтийском море русским морским командованием были развернуты действия лодок против торговли, в Рижском заливе русские морские силы вели весьма активное содействие флангу армии. 20 октября командующий флотом, получив

---

[1] Роллъман, стр. 291 и 292. Гросс „Война на Северном море", ч. 4, стр. 345.

сведения о развитии неприятельскими войсками операций под Ригой, приказал произвести десант с целью вызвать тревогу в тылу Рижского отряда противника.

22 октября отряд в составе линейного корабля «Слава», канонерских лодок «Грозящий» и «Храбрый», миноносцев и авиаматки «Орлица» высадил в 7 километрах западнее Доменеса десант в составе двух рот морской бригады, пулеметной команды (линкора «Слава» и минной дивизии) и спешенный эскадрон драгунского полка с пулеметной командой (всего было высажено 480 человек). Одновременно производилась миноносцами демонстрация к югу от Доменеса. При поддержке огня с кораблей десантный отряд напал на германские войска и посты, расположенные на побережьи, и рассеял их. Вечером отряд был снова принят на корабли.

23 октября «Слава» и миноносцы подвергли сильному обстрелу расположение германских войск в районе Роена.

Германский флот, после неудачных для него рижских операций, больше уже не пытался оказать содействие флангу своей армии.

Одновременно оживилась деятельность русского флота и в Ботническом заливе. Командующий флотом, имея достоверные сведения, что Германией организован в широких размерах подвоз железной руды из Лулео [1]) и других северных портов Швеции, решил действиями флота на путях движения пароходов в Ботнике прервать подвоз в Германию руды. На основании захваченных подводными лодками карт с германских пароходов было установлено, что как германские, так и зафрахтованные немцами нейтральные пароходы располагают курсы в южной части Ботнического залива от Северного Кваркена до Оландсгафа, в большинстве случаев вдали от берега. Это позволяло нападать на эти пароходы без нарушения нейтралитета Швеции.

Для выполнения этих операций в первую очередь намечалось использование менее мореходных подводных лодок. Район их действия определялся южным Кваркеном и Оландсгафом. Далее предполагалась посылка с той же целью крейсеров в район северного Кваркена.

Согласно предписанию командующего флотом, все германские суда подлежали захвату, а нейтральные — осмотру и, в случае обнаружения абсолютной или условной контрабанды — также захвату. При осмотре и захвате пароходов предписывалось точно выполнять положения призового права. Задержанные германские и нейтральные суда должны были направляться в Раумо. В случае же невозможности отвести приз, германские суда разрешалось топить, а нейтральные — отпускать.

Так как имелись сведения, что германские пароходы в ближайшее время, под влиянием нападения лодок в Балтийском море, намерены и в Ботническом заливе перенести пути своего движения в нейтральные воды Швеции, предписывалось провести операции возможно скорее и с соблюдением полной секретности.

---

1) Шведский порт в северо-западном углу Ботнического залива.

20 октября в 17 часов, согласно указаниям командующего флотом, из Мариэхамна вышли «Кайман» и «Дракон». Пройдя в темноте к шведскому берегу, лодки пошли вдоль него на норд в Ботнический залив; приблизительно на параллели Свартклубба они заметили идущий на норд пароход, но догнать его не могли.

Пройдя в Ботнический залив, обе лодки остановили прожекторами по одному пароходу, но, так как пароходы имели на бортах ясно видимые полосы шведских национальных цветов и большую надпись, указывающую их национальность, и наконец, шли на норд, они были отпущены. Лодки были лишены возможности производить подробные осмотры, так как шлюпки их были совершенно немореходны. Сами же лодки боялись подходить к борту, чтобы на волне не повредить надстройки.

К утру лодки подошли к линии курса германских пароходов, идущих из северного Кваркена в Южный, и заняли свои позиции (схема 16: «Кайман» — п. 1 и «Дракон» — п. 2).

Заметив после полдня падение барометра и усиление ветра от оста, они направились к южному Кваркену, дабы не быть вынужденными искать в случае шторма убежища в Швеции.

Во время стоянок лодок под перископом на позиции было замечено большое движение судов вдоль шведского берега. Видимо, после случаев потопления лодками немецких пароходов, они изменили свои курсы и шли под самым берегом. Под берегом же виднелся дым трехтрубного корабля, по всей вероятности, шведского крейсера «Фюльгия».

От пловучего маяка Грундкаллен лодки спустились в Оландсгаф вдоль шведского берега, останавливая и освещая пароходы. Однако, все они оказались шведскими.

На ночь «Дракон» занял позицию в 4-х милях от шведского берега у маяка Свартклубб (схема 16, п. 3), а «Кайман» должен был дойти до параллели 60° (схема 16, п. 4), но задержанный остановкой пароходов, не успел этого выполнить.

При попытке осмотреть один из шведских пароходов «Кайман» едва не попал под таран, так как при подходе «Каймана» пароход резко изменил курс. Положив руль на борт и дав полный ход, «Кайман» увернулся от удара. Произошел лишь мягкий удар бортами. Дав затем полный ход назад, лодка благополучно отошла от парохода. В это же время показался другой пароход, «Кайман» направился к нему, оставив без последствий происшедший случай.

«Дракон» остановил два парохода, но оба они оказались шведскими.

В 7 часов утра лодки соединились у назначенного ими рандеву в 10 милях от шведского берега. Ввиду усиления ветра, а также небольшой поломки мотора на «Каймане», лодки решили вернуться в Мариэхамн.

Во время похода лодками была обнаружена невязка на картах русского берега со шведским, доходящая до трех миль, так что корабль, определившийся по шведским маякам, выходил к русскому берегу на 3 мили севернее, нежели он рассчитывал. Это было осо-

бенно важно для кораблей, подходивших к Мариэхамну, так как ошибка в 3 мили приводила их на русское заграждение.

Поход этот выявил малую пригодность для подобных действий лодок типа «Кайман». Малая скорость (8 узлов) и слабая 37-мм пушка с недостаточной дальностью стрельбы позволяли пароходам легко уходить от преследования лодки.

23 октября утром с той же целью вышел из Мариэхамна «Аллигатор». В виде опыта лодка прошла выходные фарватеры под перископом. В 8 ч. 15 м., всплыв, она направилась в Оландсгаф. В 11 часов, подойдя к шведскому берегу (схема 16, п. 4) на расстояние около 4 миль, «Аллигатор» стал осматривать проходящие пароходы, для чего приставал к борту и посылал на пароход офицера.

В 13 часов он увидел отделившиеся от берега и приближающиеся к лодке два однотрубных миноносца. Не желая вступать с ними в переговоры, лодка погрузилась. После того как миноносцы вернулись к берегу, «Аллигатор» под перископом направился к проходившему недалеко курсом зюйд трехмачтовому барку и, перейдя на сторону от берега, всплыл и ошвартовился у его борта. По осмотре бумаг барк оказался датским, шедшим в шведский порт, откуда он должен был следовать в г. Виго. Груз, насколько можно было осмотреть через люки, оказался деревом; среди бумаг был найден документ от немецкого консула в г. Виго на предмет предъявления немецким подводным лодкам для беспрепятственного следования парохода. Пароход был отпущен.

Около 19 часов лодка пошла на север к маяку Эршер (схема 16, п. 5). Встречные пароходы осматривались следующим образом: увидев огни, лодка подходила к силуэтам, ложась на параллельный курс, и при подходе к раковине, освещала его прожектором и останавливала. Ввиду того что была зыбь, к борту лодка не приставала, а спускала шлюпку и посылала офицера. Таким способом было осмотрено несколько пароходов, оказавшихся шведскими. В 2 часа лодка встретила идущий с огнями силуэт судна, окрашенного в шаровый цвет. При приближении на 1,5 каб. судно оказалось военной шведской канонерской лодкой. «Аллигатор» немедленно отошел от нее и в 4 часа 45 мин. подошел к бакану Аргосгрунд, где и занял позицию между баканом Биерном и мысом Эршер в расстоянии свыше 3 миль от всех береговых точек.

Из предыдущих осмотров выяснилось, что все шведские пароходы имели на борту у носа и кормы накрашенные продольные далеко заметные полосы синего и желтого цвета; ночью большинство пароходов несло кормовой флаг и около него фонарь. Кроме того, на борту имелась надпись, указывающая их национальность.

Датские пароходы на бортах у носа и кормы имели по накрашенному датскому флагу. Все нейтральные пароходы при приближении поднимали флаг. Стоя под берегом, командир решил не осматривать пароходов со шведскими и датскими марками, а ждать немецкие, предполагая, что последние, выходя из шведских портов, вряд ли могут иметь такие же марки. Около 11 часов был замечен идущий под берегом на норд нагруженный пароход, окрашенный в чер-

ный цвет; заметив лодку, пароход повернул на вест и пошел шхерами вне фарватера самым малым ходом. В расстоянии 2 каб. от берега он сел на мель (схема 16, п. 6), после чего поднял германский флаг и спустил шлюпки. Не считая возможным что-либо предпринять в шведских водах, «Аллигатор» отошел и стал со стороны берега в расстоянии 3,3 мили от него. Около 13 часов лодка заметила два черных груженных парохода, идущих в расстоянии 1,5 мили один от другого. Выждав в луче солнца под берегом, пока расстояние уменьшилось до 5 каб., она направилась к пароходам. Идущий впереди пароход круто повернул к берегу; лодка пошла на пересечку его курса, дав несколько выстрелов под нос в направлении от берега. После пятого выстрела, когда расстояние между лодкой и пароходом было менее 1 каб., он остановился (схема 16, п. 7) и спустил шлюпки, немедленно отвалившие от борта по направлению к берегу. Шлюпки были задержаны, одна из них возвращена на судно, с другой снята команда и капитан парохода. В ней на пароход, оказавшийся германским пароходом «Герда Бихт» (вместимостью 1770 рег. т) с грузом леса, был отправлен офицер, и пять человек вооруженной команды лодки. Документы, имевшиеся у командира и команды, были отобраны, каюта командира и штурманская рубка заперты и к ним приставлен часовой. Пароход стравил все пары. Было отдано приказание немедленно их поднять и объявлено об ответственности всей команды парохода в случае неисполнения приказания или какой-либо порчи машины или самого парохода. Через 11 минут последний уже мог дать малый ход. Лодка взяла курс по направлению от берега. Пароходу приказано лечь на параллельный курс, держась в расстоянии около 1 каб. от лодки. В расстоянии 6—7 миль были видны шведские миноносцы, идущие параллельным курсом; через некоторое время они повернули обратно.

Отойдя от берега за пределы видимости, «Аллигатор» лег на вход в шхеры в северной части Оланда у острова Саггэ и дал радио с просьбой выслать в шхеры миноносец для приемки парохода. В 23 часа, подойдя ко входу в шхеры, «Аллигатор» стал на якорь (схема 16, п. 8). Команду парохода с лодки отправили на ночь на пароход, командира оставили на лодке. После этого лодка стала пароходу на багштов. В 7 часов увидели под берегом миноносец «Послушный». Войдя в шхеры у острова Саггэ, лодка сдала ему захваченный приз. Получив разрешение следовать на старое место, «Аллигатор» в 16 часов вышел в море. Погода была тихая. В 19 часов задул ветер от веста силою около 4 баллов. Возвращаться было уже темно; командир решил держаться до ночи, идя против ветра, а затем повернуть обратно. В полночь ветер был уже 6 баллов и стал заходить на норд-вест; итти против ветра было очень трудно, ворочать было еще рано. Командир решил держаться далее против ветра, дабы повернуть с таким расчетом, чтобы рано утром быть около входного створа у острова Саггэ, или, если ветер зайдет на норд, спуститься по ветру к подходу в Мариэхамн.

В 1 час ночи держаться против ветра сделалось невозможно, размахи качки достигали до 50° на борт. Лодка легла в багштаг

(схема 16, п. 9) и, идя на зюйд под одним двигателем, другим работала на зарядку. К 4 часам ветер достиг 8 баллов. Пополнив зарядку, лодка легла по ветру под двумя двигателями. Люк из рубки обнесли брезентом; все же вода в лодку попадала и ее непрерывно откачивали обеими помпами. К 7 часам ветер достиг 9,5—10 баллов. Люди сверху были убраны, управление перенесено в рубку; над входным люком рубки, защищенным с бортов, спереди и сверху кожухом, а сзади брезентом, был оставлен один человек, привязанный к поручням. Когда лодку накрывало волной выше перископа, люк закрывали; по проходе волны, когда верх рубки оголялся, люк по сигналу сверху приоткрывали и в лодку принимался воздух для работы бензиномоторов; последние работали с принятым в лодку запасом воздуха до следующего открытия люка. Командир решил к шведским берегам ни в коем случае не ходить, а попытаться достигнуть своих, почему лодка спустилась до параллели входа в Мариэхамн. Определившись по шведским берегам, находясь в расстоянии 22 миль от входного створа (схема 16, п. 10), она погрузилась. Помпы замещения испортились и точной диферентовки не было. Погружалась лодка при полном ходе вперед, горизонтальных рулей не откидывала, дабы не сломать их. Заполнив среднюю систерну и надстройки, лодка стала медленно принимать балласт, пока не начала терять пловучесть, затем, немного подпродув среднюю и диферентуясь людьми, она ушла на глубину 13 м и только тогда откинула рули. После этого, идя лагом к волне на глубине около 13 м, она направилась к своим берегам, причем лодку даже на глубине 15 м качало на 6—7° с борта на борт и около 3° с кормы на нос. По расчету лодка к концу зарядки должна была засветло подойти к своим берегам и быть защищенной вестовой частью Оланда. В 12 часов лодка всплыла под перископ, заранее закинув рули и диферентуясь людьми (схема 16, п. 11). Шел снег с дождем. видимость была очень мала. В 14 ч. 30 м., имея малый запас энергии, лодка всплыла по волне в крейсерское положение. Ветер 8—9 баллов, волна несколько уменьшилась, шел дождь и снег.

В 14 ч. 40 м. прояснило; на горизонте показались берега и створный вход.

Командир решил итти на него под 45° к волне. Вода снова стала проникать через люк в лодку. В двух милях от створных знаков удалось лечь лагом к волне и войти в шхеры, после чего лодка благополучно вернулась в базу. На захваченном пароходе оказалась в небольшом количестве купленная в Швеции командой для их семей провизия, представляющая собою русские продукты, как-то: русский сахар, русские мучные продукты и проч.

28 октября в Ботнический залив были высланы крейсеры «Адмирал Макаров», «Баян», «Олег» и «Богатырь» с миноносцами. Отряд имел приказание итти на пути германских коммерческих судов в северном Кваркене.

Вечером 30 октября отряд вернулся, захватив в районе Стремскаттен (схема16) германский пароход «Фраскати» (вместимостью 1750 рег. т).

Для прикрытия этой операции крейсеров в Оландсгаф были высланы «Дракон» и «Кайман». Обе лодки имели одновременно приказание действовать против торговли немцев со Швецией. Лодки с выходом задержались. «Дракон» вышел из Мариэхамна только днем 29-го. Ночью (схема 16, п. 12) он остановил три парохода, оказавшиеся шведскими. К этому времени шведы организовали в этом районе охрану путей, расположенных в пределах территориальных вод.

Утром 30-го с «Дракона» было замечено приближение низкобортного судна, шедшего без огней. Допуская, что это может быть германская подводная лодка, он погрузился и лишь на рассвете выяснил, что это был маленький шведский однотрубный миноносец. Оставаясь под водой в 4 милях от шведского берега, «Дракон» ожидал появления пароходов. В 12 ч. 30 м. он всплыл и осмотрел датский пароход, шедший в Амстердам. В 15 часов он заметил приближение пароходов, шедших под конвоем двух шведских миноносцев, устремившихся к лодке. «Дракон» погрузился и отошел в море. В 18 часов он всплыл и пустил моторы на зарядку. Ночью было получено от командира дивизиона радио, извещавшее, что из Стокгольма вышел германский пароход, направившийся под самым берегом на норд. В случае невозможности захвата парохода приказывалось его топить. В 7 часов 31 октября лодка остановила один пароход и ошвартовилась у его борта. Пароход оказался шведским и направлялся в Стокгольм. В 7 ч. 30 м. «Дракон» начал преследование парохода, повидимому германского; другой пароход, шедший с ним, повернул обратно и пошел на норд. Вследствие поломки накатника и ударника орудия и из-за недостаточной скорости лодки, задержать преследуемый пароход ей не удалось: он укрылся за остров Торфбодан; погрузившись, лодка отошла в море. В 11 ч. 30 м. всплыла и, так как стало быстро свежеть, а барометр начал падать, она пошла в Мариэхамн. В это время к острову Торфбодан стали подходить шведские миноносцы. В 12 ч. 30 м. (схема 16, п. 13) в расстоянии одной мили от себя «Дракон» увидел подводную лодку, быстро идущую контркурсом. Считая, что это германская лодка, он погрузился, после чего потерял ее из вида, хотя и повернул на нее. Неприятельская лодка вероятно также погрузилась. Это была, видимо, «U-17», которая в этот период тоже действовала в этом районе и захватила два шведских парохода, груженных контрабандой (один из них затонул, подорвавшись на мине при подходе к берегам Германии).

В 14 ч. 20 м. дня «Дракон» всплыл и в 17 ч. 10 м. пришел в Мариэхамн.

«Кайман» вышел из Мариэхамна тоже 29 октября. Подойдя в 14 часов на 3,5 мили к шведскому берегу, лодка увидела летящий к ней самолет, а затем двухтрубный миноносец. Желая скрыть свое место, лодка погрузилась и ходила под водой малым ходом переменными курсами. Затем она увидела два однотрубных шведских миноносца, прошедших в нескольких кабельтовых от лодки по фарватеру с норда на зюйд. С наступлением темноты она всплыла и в 19 ч. 50 м. (схема 16, п. 4), задержала немецкий паро-

ход «Шталек» (вместимостью 1800 рег. т), шедший из Стокгольма в Лулео, без груза, с 18 человек личного состава — немцами призывного возраста. Лодка остановила пароход тремя выстрелами из 37-мм. пушки, осветив его прожектором с расстояния 2 каб. и подойдя к пароходу позади траверза. Когда пароход остановился, она немедленно стала между ним и берегом и потребовала к себе капитана парохода. Пароход спустил по одной шлюпке с каждого борта, которые бросились уходить к берегу. После того как они были остановлены орудийными выстрелами, им приказано пристать к борту лодки, что шлюпки немедленно исполнили. Арестовав капитана и 12 человек на лодке, командир отправил на пароход вахтенного начальника с шестью вооруженными людьми лодочной команды и 5 человек кочегаров и машинистов парохода для обслуживания его на ходу. Переночевав в Оландсгафе, с рассветом «Кайман» пошел с пароходом в Мариэхамн, куда и прибыл благополучно в 10 часов, сдав пароход с личным составом миноносцу «Ретивый».

За время похода лодка встретила около 12 шведских и других нейтральных пароходов, а также несколько парусников, причем шедшие на зюйд суда были в полном грузу.

31 октября к шведским берегам вышел «Сом». Заняв около полудня позицию южнее маяка Свартклубб, лодка стала крейсеровать с норда на зюйд и обратно в трех милях от берега.

В 16 ч. 40 м. она заметила отряд из пяти-шести немецких пароходов, идущих с норда на зюйд. Подпустив их на дистанцию около трех миль, «Сом» пошел на пересечку курса, заметив в то же самое время, что с норда параллельно курсу пароходов идет корабль, показавшийся ему одной из подводных лодок типа «Аллигатор». Полагая, что с помощью подходящей подводной лодки все пароходы будут захвачены, он стал сближаться до дистанции ружейного выстрела и вызвал стрелков наверх, но в это время заметил клуб дыма над мнимой подводной лодкой и обнаружил, что к «Сому» полным ходом идет шведский миноносец. Не дожидаясь подхода миноносца, «Сом» погрузился на глубину 10 м и вынырнул в трех милях от берега. Минут через десять к лодке подошел миноносец, стал рядом и заявил, что лодка находится в нейтральных шведских водах. Спустя 20 минут подошел еще миноносец, шедший у концевого парохода. Таким образом, оказалось, что немецкие пароходы конвоируются шведскими миноносцами, идущими в одной миле к осту от пароходов, сами же пароходы идут вплотную к берегу. Когда все немецкие пароходы прошли на зюйд, оба миноносца ушли вслед за ними.

Погода в это время стала сильно свежеть и ветер усилился с 3 до 5 баллов. Командир решил отстаиваться в открытом море в виду маяка Симпнесклубб. Ввиду того что лодку все время сносило к норду, он прибег к следующему приему: заполнив кормовую систерну, подставлял корму под ветер, спускался с застопоренными машинами около часа по зыби, а затем разворачивался против нее и шел под электромоторами тоже около часа, не теряя из виду маяка. Дизельмотор работать не мог, так как лодка на большом ходу зарывалась. Рубочный люк был затянут парусиной и все же к утру оказа-

лось, что в трюме было около 50 ведер воды. Ее выбрали ведрами вручную, так как помпы не брали, поскольку она представляла собою густую жидкость с большим количеством сбившегося с водой масла.

Утром 19 октября, так как зыбь не уменьшалась и достигала 7 баллов, а электроэнергии осталось всего на 3 часа последовательного хода, лодка направилась в Мариэхамн, держа нос против зыби, заполнив главную систерну. Вскоре пошел снег с дождем, дальность горизонта была не больше 7—8 каб. Считая, что при такой погоде лодке до своих берегов не дойти, командир повернул на вест, решив найти маяк Симпнесклубб и держаться в его видимости, дабы не терять обсервации. Электроэнергии к этому времени оставалось не более как на 1 ч. 30 м. Около 14 часов, открыв маяк, лодка стала держаться около него, то спускаясь по волне, то поднимаясь под электромоторами против нее. К 18 часам энергия батареи иссякла и командир решил заряжаться, но так как при этом было необходимо находиться на видимости маяка, приходилось производить зарядку в то время, когда лодку несло по волне и затем, останавливая зарядку, выгребать к маяку. К 7 часам 20 октября лодка окончила зарядку, не потеряв обсервации.

20 октября ветер ослабел. Воспользовавшись этим, лодка вернулась в Мариэхамн.

2 ноября «Кайман» снова вышел в Оландсгаф. 3 ноября, вследствие сильной пурги, лодка, находясь на позиции у Торфбодан (схема 16, п. 4) никого обнаружить не смогла. 4-го она видела два шведских парохода и один пароход неизвестной национальности, догнать который не удалось. Из-за неисправности помп она вынуждена была возвращаться. Сильный шторм задержал лодку в море и она вернулась в Мариэхамн только 6 ноября.

4 ноября в Оландсгаф вышел «Аллигатор»; около 15 ч. 30 м. он подошел к шведскому берегу и начал осмотр пароходов. Ночью он ходил вдоль шведского берега между маяками Свартклубб и Симпнесклубб (схема 16, п. 12), держась между берегом и курсами пароходов. Этот район был выбран потому, что пароходы в силу навигационных условий вынуждены были проходить его в расстоянии порядка трех миль от берега. Ночью лодка осматривала пароходы с помощью прожектора. Шведские миноносцы, заметив лучи прожектора, направлялись к лодке, но теряли ее как только прожектор выключался; лодку не видели даже в расстоянии одного кабельтова, в то время как лодка обнаруживала силуэты судов с гораздо большей дистанции. Все осмотренные пароходы оказались шведскими и датскими. К утру 5 ноября погода засвежела и лодка была вынуждена вернуться в Мариэхамн.

6 ноября в тот же район вышел «Дракон». К темноте он подошел к маяку Симпнесклубб. Ночью лодка осмотрела пять шведских и датских пароходов. Погрузившись с рассветом, она продолжала осматривать через перископ проходящие суда. Все они оказались нейтральными. Около полудня погода ухудшилась, пошел дождь с мелким снегом,—это сделало невозможным наблюдение через перископ и лодка всплыла. Вскоре из-за мглы к ней подошли два шведских миноносца. Лодка стояла, застопорив машину, вне терри-

ториальных вод. Один из миноносцев дважды делал вид, что идет таранить лодку, требуя, чтобы лодка ушла прочь из этого района. Командир лодки отказался выполнить требования миноносцев и оставался стоять без хода. Через 20 минут миноносцы ушли, и лодка, оставшись в надводном положении, несмотря на сильно засвежевший ветер, продолжала наблюдение за пароходами, осмотрев при этом 14 пароходов. Около 16 часов с норда показались под самым берегом два парохода без всяких знаков, видимо немецкие. Их сопровождали два шведских миноносца и буксир. Так как пароходы шли в шведских территориальных водах и под конвоем, командир лодки их не преследовал. Ночью лодка держалась в районе Симпнесклубба. Никого не обнаружив, к утру в связи с усилением ветра она вернулась в Мариэхамн.

Было очевидно, что движение германских пароходов в этом районе значительно сократилось и что продолжавшие плавать пароходы совершали свое движение в пределах шведских территориальных вод, охраняемых шведскими миноносцами. Дальнейшие выходы в этот район «Дракона», «Макрели» и «Крокодила», продолжавшиеся до двадцатых чисел ноября, никаких результатов не дали.

Одновременно с действиями против морской торговли Германии в Ботническом заливе, лодки высылались для действия на путях торгового движения и в средней и в южной части Балтийского моря.

Английское правительство, вполне одобрявшее первоначально использование английских лодок в Балтике против германской торговли, после уничтожения лодкой «Е-19» германского парохода «Германия» и последовавшего за ним протеста Швеции против нарушения ее нейтралитета, завело по этому поводу длительную переписку с русским морским командованием.

Сначала адмиралтейство ограничивалось лишь просьбой преподать английским лодкам строжайшее указание, чтобы ими не нарушался нейтралитет территориальных вод Швеции или других Балтийских государств. В дальнейшем, однако, под влиянием давления Швеции, английское адмиралтейство требовало от русского морского командования все бóльших осторожностей в отношении нейтральных скандинавских государств и все больше ограничивало действия лодок в борьбе с немецкой торговлей.

Вместо вернувшихся 23—25 октября из похода «Гепарда», «Е-8» и «Е-9» в море были высланы «Акула», «Е-1» и «Барс».

«Акула» вышла из Ревеля утром 23 октября, имея приказание итти на 7—8 суток в крейсерство с целью захвата нейтральных пароходов с военной контрабандой и уничтожения германских в районе к западу от острова Готска-Сандэ и севернее 58-й параллели.

24 октября в 8 часов утра, обойдя с севера пловучий маяк Коппарстенарнэ, лодка прошла на вест и, с темнотой подойдя к острову Готска-Сандэ, стала на подводные якоря (схема 17, п. 6).

25 октября с рассветом лодка всплыла и прошла на зюйд-вест, а затем по 58-й параллели на вест. Подойдя на 20 миль к шведскому берегу, она легла на маяк Ландсорт. На ночь она стала у Ландсорта на подводные якоря (схема 17, п. 7).

26, 27 и 28 октября, в виду невозможности из-за штормовой погоды производить осмотр пароходов, лодка оставалась на подводных якорях, всплывая на ночь для вентилирования лодки, приготовления пищи и зарядки.

29, 30 и 31 октября лодка держалась в 10 милях на зюйд-зюйд-вест от маяка Ландсорт. Там она наблюдала большое движение судов по курсу зюйд-зюйд-вест и обратному ему, а также вдоль шхер. Наиболее оживленное движение судов наблюдалось с рассвета до полудня и с наступлением темноты до полночи. Немецких судов или нейтральных с контрабандой лодка не встретила. Все обнаруженные суда были под нейтральными флагами. Все три дня она видела крейсерующие в этом районе немецкие миноносцы.

К этому времени немцы, получив сведения о появлении русских лодок у Кальмарзунда, Ландсорта и Хефрингэ, перенесли свою дозорную позицию 1 (схема 15) к северной оконечности Эланда и организовали новую позицию VII у Хефрингэ-Ландсорта. На этих позициях держались непрерывно миноносцы VIII и X флотилий.

30 октября в 8 ч. 15 м. лодка обнаружила два миноносца, идущих к Ландсорту. Заметив погружающуюся лодку, миноносцы бросились на нее полным ходом, открыли стрельбу и два раза прошли над ней. Каждый раз после прохода миноносца над лодкой слышались очень резкие свистящие звуки, сильно отличавшиеся характером и продолжительностью от шума винтов. Видимо, это были новые немецкие тралы против подводных лодок. Задеваний тралов за корпус лодки не было. От миноносцев лодка ушла на глубину 21 м.

31 октября миноносцы обнаруживались три раза, причем один раз миноносцы прошли от лодки в 12—15 каб. Сблизиться на торпедный выстрел лодке не удалось. Миноносцы ее не видели. С наступлением темноты она легла на Дагерорт и 2 ноября вернулась в Ревель.

«Е-1» вышла из Ревеля 23 октября, имея приказание итти к западу и югу от Готланда для действий против торговли противника.

24 октября лодка заняла позицию между северной оконечностью Готланда и шведским берегом (схема 17, п. 1).

В течение дня лодка оставалась под водой, видела шведские пароходы, которых, вследствие свежей погоды, осмотреть не могла. Кроме того, она видела немецкие миноносцы, ходившие попарно в дозоре вдоль путей движения коммерческих пароходов. К вечеру лодка направилась на юг. В 20 часов на широте северной оконечности Эланда она видела три миноносца, несших в этом районе дозор. Ночь лодка провела на грунте.

25 октября в продолжение дня она крейсеровала под перископом между Карлсэар и Эландом (схема 17, п. 2). Коммерческих судов не было видно. Были обнаружены лишь германские миноносцы, находившиеся в дозоре у Готланда. В 19 часов лодка прошла к югу, чтобы подойти на рассвете к позиции у южной оконечности Эланда (схема 17, п. 3).

26 октября утром лодка опять видела четыре дозорных немецких миноносца. Коммерческих судов не обнаружила. Погода была плохая с сильной пургой. Лодка прошла на норд и остановилась

с подветренной стороны Готланда к югу от него (схема 17, п. 4). На ночь она легла на грунт.

27 октября, вследствие скверной погоды, лодка держалась на той же позиции. Ночью она перешла к Эланду (схема 17, п. 5), где и оставалась в течение 28 октября, обнаружив за весь день лишь дозорные немецкие миноносцы.

29 октября лодка направилась к Дагерорту и ночью вернулась в Ревель.

«Барс» вышел из Ревеля утром 25 октября, имея приказание итти на позицию к Либаве.

К полночи начался от веста сильный ветер со снегом.

26 октября ночью, по пути к Готланду (схема 17, п. 8), зыбь и бортовая качка настолько усилились, что из аккумуляторов начала выливаться кислота. Поэтому, приведя ближе к ветру, лодка пошла курсом вест. Пройдя почти до меридиана острова Готска-Сандэ, она повернула на юг. Ветер зашел к норду и достиг силы шторма со снежной пургой и градом. В 23 часа лодка укрылась под берегом, став на якорь у Слитсхамна (схема 17, п. 9).

27 октября, с темнотою, ветер, не уменьшаясь, зашел к норд-осту. Не имея прикрытия в этом месте от большой зыби, лодка попробовала стать на подводные якоря и отстояться на время шторма под водой. В течение двух часов она старалась удержаться на подводных якорях, но они были настолько легки, что при самой малой положительной пловучести лодку выбрасывало зыбью на поверхность. Утром в 7 ч. 30 м., во время одного из таких выбрасываний наверх лодка обнаружила идущий прямо на нее пароход с огнями. Дав ход, она всплыла на поверхность. Пароход оказался пассажирским местного сообщения под шведским флагом.

В 9 часов, заметив идущий от Эстергарна шведский военный транспорт с беспроволочным телеграфом, лодка ушла от него под водой. Всплыв через некоторое время на поверхность, она держалась против зыби. Ночью ветер начал стихать, а поэтому с рассветом 28 октября (схема 17, п. 10) лодка пошла на указанную ей позицию, при этом лодка пересекла немецкое заграждение Н-1. Ветер был около 4 баллов, ровный, со снежной пургой и градом.

29 октября в темноте — в 4 ч. 35 м. (схема 17, п. 11) был обнаружен миноносец, идущий курсом вест. Лодка погрузилась. Пройдя некоторое время под водой, всплывая, она увидела слева от себя второй двухтрубный миноносец, идущий малым ходом также курсом вест. Снова погрузившись, лодка оставалась под водой до рассвета.

В 7 ч. 45 м. лодка всплыла и пошла под дизелями к Либаве. В 9 часов в том же районе (схема 17, п. 11) сзади себя она увидела два небольших дыма; погрузившись она обнаружила, что это два однотрубных траулера, направлявшиеся на зюйд.

Придя на позицию у Либавы (схема 17, п. 12), лодка в продолжение всего дня наблюдала на горизонте дымы кораблей, идущих вдоль берега от Либавы к Стейнорту. Обнаруженных «Е-8» вешек и буя на выходном курсе из Либавы лодка не нашла. Считая, что этот курс немцами временно закрыт и видя, что движение из Либавы

идет на север, она пошла на северо-западный фарватер (схема 17, п. 13).

В 10 ч. 30 м., находясь в 15 милях от маяка Стейнорт, она увидела дымы и пошла на них под водой. Это оказался крейсер «Аугсбург» с двумя миноносцами, которые шли переменными курсами. Лодка пошла в атаку, но рулевой зарыл лодку, и, когда перископ снова оказался над водой, крейсер был уже позади траверза.[1])

В 13 ч. 20 м. лодка снова заметила дымы со стороны моря. Погрузившись, она вскоре определила, что дымы принадлежат крейсеру типа «Регенсбург»[2]) и двум миноносцам, идущим переменными курсами. Во время атаки, ввиду полной неисправности нового кормового перископа, у которого вывалилось одно из стекол, лодка шла под носовым, старым перископом, хотя он не имел увеличения и ход его был ограничен двумя футами.

Не опуская перископа, лодка атаковала крейсер, выпустив четыре торпеды с расстояния 6—7 каб. В момент выстрела она была обнаружена крайним миноносцем, который бросился ее таранить и прошел над ней.

Лодка ушла на глубину 15 м. Ей были хорошо слышны и выстрелы и работа винтов миноносца, который еще два раза прошел над лодкой. Через 18 минут после выстрела лодка подняла перископ и, осмотревшись, всплыла. По направлению к берегу виден был один небольшой дым. После этого лодка направилась в свою базу.

В 18 ч. (схема 17, п. 14) с темнотою, на светлом фоне неба она видела крейсер типа «Штеттин», идущий на юг.

31 октября, после полудня лодка подошла к Дагерорту и, выждав темноты, направилась в Ревель, куда и пришла утром 1 ноября.

По возвращении 30 октября «Е-1» командующий флотом приказал выслать очередную подводную лодку в район Борнгольм — Аркона—Мэн. Так как, по агентурным сведениям, у Гиедзера немцами было поставлено заграждение, что подтверждалось попаданием «Е-19» в предыдущем походе в этом районе в сеть, лодке запрещалось приближаться к Гиедзеру и вообще заходить западнее меридиана маяка Мэн.

Согласно этому приказанию в тот же день была выслана «Е-19», лучше других знавшая обстановку указанного района.

«Е-19» вышла из Ревеля вечером 30 октября. Не заходя на этот раз к Дагерорту, она направилась к Ландсорту (схема 17). По дороге, в полдень следующего числа, лодка заметила какое-то подозрительное судно (схема 17, п. 15). Погружением она избегла с ним встречи. Пройдя вдоль западного берега Готланда, «Е-19» к утру 1 ноября подошла к южной оконечности Эланда. В этом районе она обнаружила два траулера. Избежав с ними встречи, лодка изменила курс с расчетом выйти на пути движения коммерческих кораблей.

---

[1]) Подъем перископов на подводных лодках типа „Барс" был всего лишь 1 м. В силу этого некоторые командиры практиковали во время атаки с целью скрытности менять глубину самой лодкой, что, конечно, при большой длине лодки сильно затрудняло производство атаки.

[2]) Это был крейсер „Берлин".

Только на меридиане Утленгапа она обнаружила два шведских парохода, с которыми разошлась, идя под водой (схема 17, п. 16).

Было очевидно, что движение днем торговых кораблей со времени начала действий лодок против германской торговли значительно сократилось.

Всплыв в надводное положение, «Е-19» направилась в бухту Ханэ. В 19 ч. 30 м. (схема 17, п. 17) она остановилась и начала зарядку. В расстоянии порядка трех миль было видно много рыбачьих судов. Окончив зарядку около 23 часов, лодка легла на 30-метровой глубине на грунт.

Утром 2 ноября «Е-19» всплыла под перископ и, идя под водой, вышла из бухты Ханэ. В течение 6 часов она шла под водой, обнаружив лишь несколько рыбачьих судов. Погода была ясная, тихая. В 15 часов лодка всплыла на поверхность и сразу же в 6 милях от себя увидела пароход, идущий курсом зюйд-вест (схема 17, п. 18). Снова уйдя под воду, она стала маневрировать с целью сблизиться и рассмотреть пароход.

В 15 ч. 30 м. «Е-19» всплыла на поверхность и подняла сигнал «остановиться немедленно», на что корабль не обратил внимания. Лодка выстрелила ему под нос и, так как он все-таки не остановился, выстрелила в надстройку и попала в основание трубы.

В 15 ч. 37 м. пароход остановился. Прекратив огонь, лодка подошла к его борту. Это оказался пароход «Суоми» из Гамбурга (вместимостью 1000 рег. т), идущий с грузом леса из Нидаля в Дельфгиль. Капитан не протестовал против потопления парохода, так как последний был вне территориальных вод и в 21 миле от ближайшего берега. На пароход была послана команда с приказанием поджечь груз и заложить подрывной патрон под клапаны забортной воды холодильника. После того как команда покинула на шлюпках пароход, был заложен подрывной патрон и корабль подожжен.

В 16 ч. 09 м. лодка дала ход и легла на зюйд. Через одну минут патрон взорвался. Когда пароход скрывался уже за горизонтом, он сильно горел в носу и корме и имел крен на левый борт, а корма погружалась в воду.

Обогнув вплотную Хаммарен и обойдя поставленные русским флотом в 1914 году минные заграждения, лодка направилась к Дарсерорту. Погода хорошая. Кораблей не видно. Буй Плантагенетгрунд горел и находился на правильном месте. Дарсерорт не горел и вообще, видимо, зажигался только при проходе неприятельских кораблей.

В 2 ч. 35 м. (схема 17, п. 19) лодка легла на грунт в ожидании утра.

В 7 ч. 40 м. «Е-19» пошла под перископом в направлении узкости Гнедзер-Дарсерорт (схема 17, п. 20). Здесь было обнаружено, что, благодаря более соленому течению из узкости, лодка не желала погружаться ниже 10,5 м. Взяв пробу воды, лодка обнаружила разницу в солености на глубинах 3 и 9 м. Лодке пришлось принять 3 лишних тонны воды для погружения на 12 м. На этой глубине она в продолжение часа оставалась в равновесии.

В продолжение дня никаких судов не было видно.

В 18 ч. 10 м. лодка всплыла на поверхность и пошла к бую Плантагенет-грунд (схема 17, п. 19), где становилась, продолжая заряжаться.

В 23 ч. 30 м., окончив зарядку, она легла на грунт на глубине 20 м.

4 ноября в 6 ч. 40 м. лодка всплыла на поверхность и опять пошла под главными машинами к узкости (схема 17, п. 20). Видимость была не более мили.

В 8 ч. 05 м. лодка погрузилась на 7,5 м. Снова, как и накануне, наблюдалась та же трудность погружения более, чем на 10,5 м.

В 11 ч. «Е-19» всплыла на поверхность и дала ход машинам. Наверху оказалась очень густая мгла. Около полудня лодка, увидев два парусника, погрузилась, чтобы не быть ими замеченной. Весь день она крейсеровала у узкости Гиедзер-Дарсерорт. Никаких судов кроме двух маленьких пароходов она не видела. Погода после полудня прояснилась.

В 18 ч. 30 м. лодка всплыла на поверхность и под главными машинами пошла для зарядки к северу от пловучего маяка Гиедзер в 10 милях от него (схема 17, п. 21).

В полночь она легла на грунт на 14-метровой глубине.

Утром 5 ноября лодка всплыла и под перископом перешла на прежнюю позицию (схема 17, п. 20). Находясь в этом районе, она в течение дня видела трех истребителей, но не атаковывала их из опасения обнаружить свое присутствие в этом районе и в надежде встретить более интересную цель. С темнотой она всплыла на поверхность и продолжала здесь же крейсеровать. Видимость была очень малой и поэтому командир решил итти на зарядку в ту же точку, что и накануне (схема 17, п. 21). Вскоре после ухода лодки из узкости, видимо, для прохода через узкость каких-то кораблей, зажегся маяк Дарсерорт.

Ночь лодка опять провела на грунте.

День 6 ноября «Е-19» провела, как и в предыдущие дни, на позиции в узкости (схема 17, п. 20), крейсеруя под перископом. Ей удалось установить скорость течения в этом районе: 0,75—1 узел на норд-ост.

Никого не обнаружив и в этот день, лодка с наступлением темноты всплыла и направилась над водой к Плантагенет-грунду (схема 17, п. 19) и от него к норд-вестовому углу русского заграждения у Арконы. В 23 часа зажегся маяк Аркона и под берегом можно было рассмотреть несколько судов, шедших близко друг к другу, видимо, под конвоем. Погода засвежела. На ночь лодка легла на грунт к весту от заграждения (схема 17, п. 22).

Утром 7 ноября лодка всплыла на поверхность и направилась к норд-остовому углу заграждения в надежде обнаружить паромы, совершающие рейсы между Треллеборгом и Засснитцем (схема 17, п. 23). Придя в намеченную позицию, лодка крейсеровала, оставаясь в надводном положении.

В 9 ч. 05 м. она обнаружила пароход и остановила его. Он оказался шведским пароходом с грузом бумаги, идущим в Засснитц. Пароход был отпущен.

В 10 часов был обнаружен большой паром. Догнать его не удалось.

В 10 ч. 25 м. лодка заметила идущие в 3-х милях за паромом крейсер и два миноносца. Атаковать крейсер тоже не удалось. В 10 ч. 30 м. показался паром, идущий из Треллеборга. В течение 45 минут лодка гналась за ним, но не смогла его догнать. Во время этого преследования показался на ост еще один паром.

В 13 ч. 20 м. лодка увидела на норд-ост в расстоянии 4-х миль легкий крейсер, идущий с одним миноносцем на зюйд-ост. Лодка погрузилась и начала сближение с крейсером с целью его атаковать. Крейсер шел узлов двенадцать.

Это был крейсер «Ундине» (рис. 31), конвоировавший шедший из Треллеборга паром.

В 13 ч. 45 м. с расстояния 1600 м «Е-19» выпустила торпеду из носового аппарата.

Вследствие плохой погоды след торпеды был замечен с крейсера очень поздно и она попала в середину корабля, причинив ему тяжелое повреждение.

Описав большую циркуляцию, крейсер остановился. Носовая его часть была в огне, в то же время он садился носом в воду.

Охранявший крейсер миноносец «V-154», находившийся в это время с другого борта, бросился преследовать лодку, но вскоре был вызван к крейсеру, так как последний начал тонуть.

Уклоняясь от преследования миноносца и в то же время маневрируя для занятия позиции для повторной стрельбы торпедой, лодка прошла под кормой миноносца и в 13 ч. 55 м. выстрелила торпедой из кормового аппарата с расстояния 1100 м. Торпеда попала. Взрыв произошел в районе грот-мачты. Видимо, взорвался кормовой погреб, так как произошел двойной взрыв; большое количество дымящейся массы взлетало на воздух и падало в воду между крейсером и лодкой.

Миноносец, заметив след второй торпеды, успел отойти на несколько метров от борта крейсера, когда в последний попала торпеда, и открыл огонь по перископу. Близко рвущиеся снаряды заставили лодку уйти под воду. Когда через три минуты лодка снова подняла перископ, крейсера на поверхности воды не было. Лодка пыталась атаковать миноносец, занятый спасением людей, но он часто менял курсы и ход, вследствие этого командир решил от атаки отказаться.

Большой паром, который конвоировал крейсер, также занялся спасением людей и в течение целого часа оставался в этом районе, в то время как миноносец через полчаса ушел на юг. «Е-19» паром не атаковывала.

В 15 ч. 27 м. лодка всплыла и направилась в Борнгольму. В 19 часов, обогнув северную оконечность Борнгольма, лодка, ввиду улучшения погоды, решила итти к Утленгану, чтобы, переночевав, с утра начать перехватывание германских пароходов, проходящих через этот район.

Ночью было замечено пять пароходов, идущих совместно в направлении к Борнгольму.

Из за неисправности в системе погружения командир вынужден был отказаться от дальнейших боевых действий и направился в Ревель. Пройдя вдоль западного берега Готланда, «Е-19» вечером 8 ноября вернулась в базу.

Вместо вернувшегося 1 ноября из похода к Либаве «Барса» в тот же день вечером туда была выслана «Е-8».

Лодка имела приказание итти через позицию № 2 на курс № 6 и к Либаве (схема 13). 6 ноября лодка должна была перейти к Брюстерорту, где, помимо обычных задач, она на этот раз должна была еще и выявить пути движения германских торговых пароходов для постановки на этих путях мин с подводных лодок.

Следуя к Стейнорту, лодка прошла вплотную к немецкому заграждению Н-1 (схема 17).

В ночь на 3 ноября лодка легла на грунт в расстоянии 11,5 миль на норд от маяка Стейнорт (схема 17, п. 24). Переночевав на

Рис. 31. Крейсер „Ундине". (Водоизмещение 2700 т, постройки 1902 г.)

грунте, лодка утром всплыла под перископ и направилась к Стейнорту. Приблизившись к нему, она пошла на норд-вест, намереваясь выйти на позицию № 2 (схема 13). В 13 ч. 05 м., когда лодка находилась в 3,6 мили по пеленгу 341° от Стейнорта (схема 17, п. 25), ее ударило чем-то сверху. При этом на поверхности воды и на берегу все было совершенно спокойно. В 15 ч. 45 м. лодка всплыла и пыталась найти буи, которые она видела в предыдущий поход, но их не нашла. В это же время она наблюдала на горизонте дымы и мачты, видимо миноносцев, скрывшиеся вскоре на норд-вест. После этого лодка направилась в надводном положении к Либаве. В 21 ч. 40 м. она легла на каменистое дно на глубине 31 м в 10 милях на вест от Либавы. В 22 ч. 50 м. с оста на вест (схема 17, п. 26) над лодкой прошел какой-то корабль.

С рассветом 4 ноября лодка всплыла под перископ и направилась к Либаве. Навстречу попался тральщик. Лодка разошлась с ним незамеченной. Приблизившись к Либаве и не обнаружив ничего интересного, она направилась к весту. В 22 милях от Ли-

бавы на месте прежнего буя был обнаружен стоящий тральщик с черным шаром на мачте. Очевидно, он служил для определения возвращающихся в Либаву кораблей. В 15 ч. с норда показались дымы и вскоре стали видны два миноносца. Они прошли в Либаву в двух милях к норду от тральщика. Лодка их не атаковывала. По проходе миноносцев тральщик спустил шар и пошел в Либаву.

В 16 ч. 30 м. «Е-8» всплыла с намерением найти буй и стать на него. Ввиду того, что буя не оказалось, она направилась к Либаве, чтобы лечь на грунт.

В 18 ч. 50 м., идя над водой в темноте, лодка обнаружила у себя на правом траверзе два корабля, видимо миноносцев. Корабли имели по одному слабому огню. Внезапно они повернули на лодку. Это заставило ее поспешно погрузиться. Благодаря большому диференту на нос, который к тому же не сразу удалось выправить, выплеснулась кислота из аккумуляторов. Оставаясь под водой, пришлось выбирать разлившуюся кислоту.

Окончив к полуночи эту работу, «Е-8» легла на каменистом грунте в 10 милях от Либавы на глубине 25 м (схема 17, п. 26). К вечеру развело большую волну от норд-веста и лодку начало бить о камни.

С рассветом 5 ноября лодка всплыла в надводное положение. Погода еще ухудшилась. Пробыв на позиции у Либавы до 15 часов и никого не видя, лодка решила итти к Мемелю.

В 19 часов лодка легла на грунт в 15 милях к весту от Полангенской кирки (схема 17, п. 27) на илистом грунте на глубине 32 м. Лодку на дне раскачивало до 7° на борт.

6 ноября в 6 часов лодка всплыла. Была большая волна. В это время на весте был обнаружен приближающийся корабль.

Это был легкий крейсер «Любек», шедший в сопровождении миноносца.

«Е-8» погрузилась и начала маневрирование с целью атаковать крейсер. Миноносец держался с наветренного борта крейсера. Оба они шли курсом ост. Лодка пересекла курс крейсера, переходя с его левого борта на правый. В тот же момент крейсер повернул вправо. Заметив это, «Е-8» повернула на курс вест и, придя на его траверз, с расстояния 400 м (2,2 каб.) выпустила торпеду из носового трубчатого аппарата. Во время выстрела крейсер начал разворачиваться в сторону лодки. Торпеда не попала, видимо, пройдя под крейсером. В момент выстрела лодку немного качало. Она пыталась развернуться для повторения атаки кормовым аппаратом, но, вследствие поворота крейсера на лодку, вынуждена была от атаки отказаться. Миноносец лодку не преследовал, продолжая итти по прежнему курсу ост. Крейсер тоже повернул на курс ост. Не доходя 20-метровых глубин, корабли повернули на норд вдоль берега. Лодка же направилась на зюйд. Навстречу ей под берегом по малым глубинам прошло несколько малых пароходов и три миноносца. Так как все они шли очень близко к берегу, лодка не пыталась их атаковывать.

Подойдя к 11 часам к Мемелю (схема 17, п. 28), лодка продержалась в этом районе до 17 часов. Никого не обнаружив, она

всплыла на поверхность. Погода была очень свежая, шел снег. Командир решил перейти к Брюстерорту.

Приближаясь к Брюстерорту, огня маяка лодка не обнаружила. Миль за 30 видно было лишь большое светлое пятно в небе над Кенигсбергом. В 22 часа «Е-8» легла на илистый грунт на глубине 30,5 м.

Утром 7-го лодка всплыла и, когда разъяснило, определила свое место (схема 17, п. 29).

С 10 до 12 часов лодка наблюдала движение пароходов, проходивших под охраной тральщиков в двух милях от Брюстерорта. Имея задание установить линию путей пароходов, лодка пронаблюдала проход четырех пароходов, не атакуя их, и лишь выходя на линию их движения для более точного выявления их путей, определяясь по хорошо видимым маякам.

В 12 ч. 18 м. (схема 17, п. 30), обнаружив пятый по счету пароход, сильно груженный и шедший на зюйд-вест, лодка решила его атаковать, считая, что задача по обеспечению постановки мин уже выполнена.

Пароход — угольный транспорт «Джон Заубер» шел под конвоем тральщика.

В 12 ч. 45 м. лодка выпустила торпеду из носового аппарата. Против второго трюма был виден большой всплеск. Торпеда попала в пароход, но не взорвалась. Он застопорил машины. К нему подошел конвоировавший его тральщик и обошел его вокруг. Предполагая, что пароход тонет, лодка стала к нему подходить, чтобы выстрелить вторично. В это время пароход дал ход и ушел от лодки.

Не видя больше пароходов, лодка с наступлением темноты решила возвратиться.

8 ноября «Е-8» вернулась в Ревель. При проходе бона «Е-8» столкнулась с выходящим в море «Гепардом». Обе лодки получили значительные повреждения, потребовавшие введения их в док и длительного ремонта.

«Е-9» 2 ноября получила приказание итти в район к весту от Готланда для уничтожения немецких пароходов, которые по имевшимся сведениям теперь совершали переходы в составе конвоев. Вечером того же дня лодка вышла из Ревеля и направилась к Готска-Сандэ.

Около полудня 3 ноября «Е-9», огибая с севера Готска-Сандэ (схема 17, п. 31) была вынуждена уйти под воду, чтобы избежать встречи со шведским миноносцем. В течение второй половины суток 3 ноября и первой половины 4 ноября лодка крейсеровала под водой на путях движения пароходов (схема 17, п. 32). За исключением двух нейтральных пароходов, других судов не было видно. В полдень она перешла на позицию к северной оконечности Эланда (схема 17, п. 33). Находясь на этой позиции, лодка дважды обнаруживала между собой и островом Карлсеар немецкие миноносцы, ходившие парами. Ночь она провела под водой. Утром обнаружив, что погода сильно засвежела, лодка, зарядившись, направилась под водой к Хоборгу, считая, что немецкие миноносцы будут укрываться у Хоборга от свежего ветра и волны. Придя

к Хоборгу (схема 17, п. 34), она никого там не обнаружила. Погода засвежела. Волной была сломана и унесена мачта. Обойдя мыс, лодка легла южнее Фалуддена на грунт (схема 17, п. 35).

6 ноября лодка крейсеровала в районе между Готландом и Эландом (схема 17, п. 36). Несколько раз ей приходилось уходить под воду от показывавшихся на горизонте немецких миноносцев, которые ходили парами, неся дозор между южной оконечностью Готланда и северной оконечностью Эланда. Коммерческих судов, кроме двух датских пароходов, замечено не было. На ночь лодка пошла в устье Кальмар-зунда (схема 17, п. 37). В этом же районе лодка крейсеровала и днем 7 ноября. Ею был замечен коммерческий корабль неизвестной национальности, сидевший на камнях у шведского берега. Корма парохода была под водой. Подойти близко в подводном положении лодка не могла из-за малых глубин; всплыть же на поверхность было нельзя из-за присутствия двух шведских миноносцев.

Это был один из двух, севших на камни и погибших германских пароходов («Клаус Хорн» вместимостью 2700 рег. т и «Лулеа» вместимостью 2500 рег. т). Пароходы эти сели на камни в северной части Кальмар-зунда, пытаясь пройти по новому и мало знакомому фарватеру, чтобы избежать встречи с подводными лодками.

В течение дня лодка наблюдала опять появление немецких миноносцев, но вследствие большого расстояния до них атаковать их не могла. Движение коммерческих пароходов через Кальмар-зунд было небольшим. Проходили лишь нейтральные пароходы небольшого водоизмещения. Вечером лодка всплыла и направилась в базу.

8 ноября в 11 ч. 30 м., идя от Дагерорта в Ревель к осту от Тахконы, «Е-9» в 300 м справа по носу заметила перископ лодки. Это была немецкая лодка «U-9», за три дня до этого потопившая у Оденсхольма русский тральщик.

«Е-9», повернув на перископ, пыталась таранить «U-9», но последней удалось избежать таранного удара. От Оденсхольма «Е-9», имея сведения, что в этом районе были замечены немецкие лодки, шла под водой.

Вечером 8 ноября лодка вернулась в Ревель.

Германское командование, обеспокоенное действиями лодок русского флота, развернуло против них усиленную деятельность своих лодок. В начале ноября в море находились одновременно три немецкие подводные лодки: «U-10», действовавшая в районе Аландских островов и потопившая небольшой русский пароход «Бригид» (200 т); «U-9», действовавшая в районе Оденсхольма и потопившая русский тральщик № 4; подводный заградитель «UC-4», проникший 2 ноября под водой до рейда Видшер и поставивший 12 мин на фарватерах Утэ—Люм—Або.

Русское командование, получив сведения о появлении немецких лодок в устье Финского залива, для обнаружения и уничтожения их решило использовать также подводные лодки. С этой целью утром 3 ноября из Моонзунда к В.-Дагерорту была выслана «Минога». Выйдя фарватером к маяку Тахкона, лодка перешла

в позиционное положение и вскоре приняла с маяка семафор, извещавший, что в районе В.-Дагерорта держится неприятельская подводная лодка. Идя вдоль берега Даго, «Минога» направилась к указанному с маяка месту. В 15 ч. 15 м., подходя к узкости между отмелями (схема 17, п. 38), у вешки на воде было замечено что-то черное, сначала казавшееся малой рыбачьей шлюпкой. Однако, когда расстояние уменьшилось, стало видно, что это не шлюпка, а рубка подводной лодки, над которой возвышались два перископа.

Это была немецкая лодка «U-9».

К этому времени она уже заметила приближение «Миноги» и, погрузившись, стала разворачиваться к ней носом или кормой, что было видно по створящимся перископам. Очевидно, «U-9» рассчитывала атаковать своего противника при проходе им узкости. Удерживая «Миногу» на своем курсовом угле 0°, «U-9» лишала ее возможности произвести по ней выстрел торпедой. Имея в виду стесненность маневрирования в узкости и малые глубины, командир «Миноги» в 6 каб. от немецкой лодки повернул на обратный курс и, продолжая следить за действиями «U-9», уменьшил свой ход. Минут через 10 «U-9» тоже дала ход и направилась на норд, вскоре уйдя совсем под воду. «Минога» решила все же через узкость не ходить и, обойдя Некман-грунд с норда, уже в полной темноте подошла по лоту к берегу Даго и стала на 9-метровой глубине на балластину.

На следующий день, ранним утром, еще в темноте лодка погрузилась под перископ и оставалась в таком положении до полного рассвета. Всплыв затем в позиционное положение, «Минога» подошла к Дагерорту, который предупредил «ее» что где-то по близости находится неприятельская лодка.

В течение дня «Минога», стоя на балластине вблизи берега (схема 17, п. 39), видела вдали русские миноносцы. К вечеру стало свежо и «Миноге» пришлось перейти на более глубокое место, но и это не помогло, лодку дрейфовало, и вскоре балластину оборвало. Пришлось встать на якорь. В силу оборжавления переводной муфты, якорь можно было выбрать лишь вручную. Ветер еще больше засвежел. Не имея возможности в темноте и на большой волне сняться вручную с якоря и в то же время не имея возможности погрузиться, лодка всю ночь жестоко выматывалась, стоя на незащищенном от волны месте. Утром она с трудом снялась с якоря и перешла в Моонзунд. Шторм причинил лодке значительные повреждения: погнуло и заклинило носовые горизонтальные рули, сорвало крышку надстройки, перервало фалы и радиосеть, оборвало носовой отвод.

Вечером того же дня лодка пришла в Моонзунд.

Таким образом, и на этот раз поход «Миноги» не увенчался успехом, хотя место нахождения немецкой лодки было известно.

Безуспешными оказались действия и немецких лодок против русских. Германский командующий особенно интересовался выяснением курсов, которыми ходят русские и английские лодки, с тем,

чтобы поставить на этих курсах минные заграждения. Однако, ни одна из германских лодок не смогла выполнить этой поставленной им задачи.

Германское командование предполагало также произвести разведку самолетами гаваней Аландских островов, с целью установить базы подводных лодок. «В качестве предварительной пробы миноносцы и крейсера пробовали брать на палубу самолеты, но в то время не было никакой возможности выделить количество миноносцев, необходимое для этой цели, потому что все они были перегружены противолодочной сторожевой службой. По этой же причине не могли предприниматься активные операции с участием крупных кораблей на направлении ко входу в Финский залив, как это мыслил вице-адмирал Шульц при установлении дозорной линии между Эстергарном и Люзерортом». [1]

На запрос главнокомандующего германскими морскими силами в Балтийском море, выполнение каких задач ожидается от морских сил на Балтике при изменившейся обстановке, начальник Морского Генерального Штаба ответил, что «целью попрежнему остается помеха наступательной деятельности русского флота. В особенности требовалось связать деятельность неприятельских подводных лодок против морской торговли...» [2]

В соответствии с этим главнокомандующий в дополнение к ранее изданным директивам дал следующие указания: «Главной задачей легких сил является защита торговли и дозор на линии Эстергарн-Люзерорт; наряду с этим легкие крейсера должны при возможности производить разведку к северу от этой линии и путем показа германского флага у шведского побережья прикрывать выдвинутые вплоть до Ландсорта с целью охраны миноносцы. Должны быть сделаны приготовления для атаки «Славы» в случае ее выхода перед ледоставом из Рижского залива. Наблюдение за Финским и Ботническим заливами является обязанностью подводных лодок; предлагается наибольшее использование подводного заградителя «UC-4» для заграждения подходов к неприятельским опорным пунктам. Воздушным кораблям предписывается, насколько это возможно, совместно с задачами разведки, обследовать пути торговых судов. Подводная опасность вынуждает ограничить походы линейных кораблей и броненосных крейсеров с целью демонстрации и эти четыре корабля должны оказывать влияние на обстановку уже самым своим присутствием в Либаве. В случае нападения русских на Либаву, что мало вероятно — линейные корабли должны принять участие в его отражении, стоя в гавани, потому что принятие боя в открытом море при ограниченном количестве кораблей бесцельно. В скором времени должен быть дан вспомогательный заградитель, который в случае угрозы сможет поставить перед Либавой защитное заграждение. В отношении активных заградительных операций надлежит разработать предложения, однако запасы мин очень ограничены». [2])

---

1) Рольман, стр. 294 и 295.
2) Там же, стр. 297.

Этот приказ германского командующего, таким образом, означал окончательный отказ немцев от активных действий в Балтике.

«Защита торгового мореплавания от подводных лодок и мин и дозор на линии Эстергарн—Люзерорт потребовали напряжения всех сил и средств». [1]) Позиция у Хефрингэ-Ландсорта обслуживалась двумя флотилиями миноносцев (VIII и X); одна флотилия (III) охраняла фарватеры к западу от Эланда; две флотилии (I и V) по 9 миноносцев в каждой использовались для сопровождения дозорных крейсеров; охрана судоходства вдоль германского побережья выполнялась сторожевыми кораблями; восточная полуфлотилия сторожевых кораблей (29 единиц) обслуживала позиции II, III и V и поддерживала сообщение между Либавой и Виндавой. Дивизионы тральщиков также принимали участие в защите от подводных лодок. После атак подводными лодками на «Брауншвейга» у Либавы и «Аугсбурга» у Стейнорта был проложен фарватер через минное заграждение у Бернатена по линии 10-метровых глубин, чтобы иметь более обеспеченный от атак подводных лодок подход к Либаве.

Планомерное использование русским флотом подводных лодок и их действия на путях движения торговых германских пароходов и у баз противника, помимо нанесения немцам значительного материального ущерба (уничтожены 1 броненосный крейсер, 1 легкий крейсер и в общей сложности 16 пароходов), принудили немцев отказаться от активных действий на море.

10. ЗАГРАДИТЕЛЬНЫЕ ОПЕРАЦИИ РУССКОГО ФЛОТА.

(Схемы 18 и 19.)

Наступившее осеннее время с его темными ночами, как и в 1914 году, поставило перед русским командованием на очередь вопрос об операциях флота у берегов противника.

Русская армия к этому времени закрепилась на сильных оборонительных позициях на р. Двине, за которыми в тылу по пути к Петрограду на линии Наровы имелись еще укрепленные позиции. Командованием была установлена частичная переброска германских войск на западный фронт и в Сербию. Это позволяло рассчитывать на стабилизацию на некоторое время сухопутного фронта. Операции в направлении Финского залива были маловероятны вследствие близости его замерзания. Таким образом, можно было считать, что на 5-6 месяцев столица с моря надежно обеспечена. Ирбенская и Або-Оландская позиции были оборудованы. Высадка немцев на Финляндское побережье командованием признавалась также мало вероятной. На этом участке театра наиболее опасным представлялось выступление Швеции. Активная деятельность русского флота безусловно должна была оказать на нее сдерживающее влияние. По агентурным данным, германское командование было подавлено последними неудачами на Балтике. Это же подтверждалось и прекра-

---

[1]) Ролльман, стр. 297.

щением германским флотом активных операций. Русское командование стремилось, пока противник пассивен, не давая ему оправиться, захватить инициативу в свои руки. Все это говорило о возможности и необходимости предоставления флоту большей оперативной свободы.

Захват немцами Курляндского побережья затруднял по сравнению с предыдущим годом операции миноносцев и крейсеров в западной части Балтийского моря. Постоянное пребывание в Балтийских водах немецких дредноутов требовало большего обеспечения операций, т. е. увеличения состава участвующих сил. Поэтому командование и уделяло большое значение развертыванию подводных лодок в западной части моря для обеспечения указанных операций.

Точное повторение операций прошлого года признавалось нецелесообразным, так как трудно было рассчитывать, что заградительные операции русского флота могут теперь явиться для немцев неожиданностью. Вводя в операции значительные силы, необходимо было получить и бóльший эффект, что могло быть достигнуто минированием сразу значительных районов и дополняя заградительные действия обстрелом различных пунктов неприятельского побережья. Такие операции должны были существенно стеснить на некоторое время судоходство противника, а факт обстрела неприятельского побережья помимо морального влияния на общественное мнение Германии должен был иметь и политическое значение. Замышляя эти операции, командование уделяло большое значение обеспечению их развертыванием лодок в западной части моря. К активизации деятельности русского флота побуждали причины и внутреннего политического порядка. К осени 1915 года среди команд больших кораблей нарастало революционное движение, выразившееся в открытых выступлениях матросов против царизма.

Командование флотом надеялось на то, что путем вовлечения находящихся в бездействии больших кораблей в активные операции удастся отвлечь внимание команд от революционной борьбы.

На основании этих соображений в штабе флота был разработан план операции, имевшей целью постановку в неприятельских водах минных заграждений и обстрел побережья.

Согласно этому плану предполагалась постановка мин с крейсера «Россия» и заградителя «Амур» в районе Свинемюнде, с крейсеров «Олег» и «Богатырь» — в районе к весту от Штольпе и с миноносцев в районе Либавы. После постановки мин предполагалось произвести обстрел побережья: крейсер «Рюрик» должен был обстрелять г. Кольберг, «Олег» — Рюгенвальде, «Богатырь» — Штольпмюнде, «Россия» — Засснитц, а миноносцы — Курляндское побережье к норду от Либавы и занятое немцами побережье Рижского залива.

Операция должна была быть обеспечена разведкой подводных лодок и крейсеров: четыре подводных лодки предполагалось развернуть к весту от Арконы, четыре лодки — в Данцигской бухте, крейсеры «Адмирал Макаров» и «Баян» с «Новиком» и еще двумя миноносцами должны были обеспечить разведку со стороны Свинемюнде, а «Громобой» — со стороны Либавы.

В поддержке главных сил предполагалось иметь линейные корабли типа «Севастополь».

Для подготовки к операции за 10—14 дней до ее начала должна была быть прекращена посылка лодок в море. Выход лодок в операцию должен был на 2—3 дня предшествовать выходу остальных сил. Продолжительность крейсерства намечалась не менее недели. Возвращение лодок должно было происходить, для избежания встречи со своими кораблями, от Арконы — вдоль Шведского берега, а от Данцига на Хоборг и оттуда по западную сторону Готланда.

Столь широко задуманная операция не встретила сочувствия у высшего командования. Верховное командование, признавая весьма желательным всемерно затруднить немцам подвоз пополнения и боепитания армии морем через Либаву, считало недопустимым рисковать основным ядром Балтийского флота — новыми линейными кораблями и предлагало добиваться решения этой задачи путем использования легких сил флота.

В соответствии с этим разработанный первоначально штабом командующего план операции был изменен. В разработанном новом плане осенних заградительных операций значительная роль отводилась подводным лодкам. Этому способствовали также успешные действия немецкого подводного заградителя «UC-4» у русских берегов и удовлетворительные испытания постановок мин с подводной лодки «Акула».

На «Акуле» для постановки мин были сделаны на верхней палубе позади рубки гнезда для четырех мин образца, применявшегося для постановки с черноморского подводного заградителя «Краб». Мины располагались по две с каждого борта и крепились к палубе с помощью особых бугелей. С бортов к надстройке лодки были пристроены выстреливающиеся кронштейны, заменявшие собою наклонные площадки, по которым мины должны были скатываться за борт. Так как все устройство действовало только вручную, то мины можно было ставить только в надводном положении. Для постановки мин требовалось послать на палубу двух человек, которые должны были снять с мин походные крепления, предохранительные крышки и чеки механизмов якорей, завести крепления кронштейнов наклонных бортовых площадок и затем, по команде, закладывая поочередно особый рычаг за стропы каждой мины, сбрасывать их, начиная с кормовых, за борт. В силу сложности манипуляций, постановка ночью была вряд ли возможна. Это сильно ограничивало возможность постановок мин вблизи неприятельских берегов. Испытания устройства практической постановкой на Ревельском рейде дали вполне удовлетворительные результаты. Опасения личного состава, что мины, падая в воду, будут ударяться о корпус лодки и что в воде, отделяясь от якорей, мины окажутся слишком близко к гребным винтам лодки и минрепы их могут намотаться на винт — не оправдались; мины, скатываясь с площадок, падали в воду в значительном расстоянии от корпуса лодки и проходили далеко от гребных винтов. Испытание дало уверенность в возможности выполнения с лодки боевых постановок.

Одновременно с «Акулой» были начаты работы по устройству приспособлений для постановки мин на подводной лодке «Вепрь», а затем и «Барс».

На «Вепре» мины помещались на верхней палубе в корме лодки. Для этого на верхней палубе от кормового люка до среза кормы были проложены рельсы наподобие миноносных. На этих рельсах размещалось восемь мин, крепившихся особыми найтовами к палубе. Для постановки мин лодка должна была находиться в надводном положении. В тихую погоду была возможна постановка при позиционном положении лодки. Для снятия найтовов и предохранительных чек и для сбрасывания мин на палубу должны были посылаться люди. Испытание этого устройства на рейде показало, что мины, расположенные наверху на корме лодки, вызывали при надводном ее положении диферент и значительно увеличивали ее заметность; обращение с минами при постановке оказалось чрезвычайно затруднительным, а в свежую погоду и вообще невозможным. Вскоре устройство это было снято.

На «Барсе» восемь мин были размещены по бокам рубки. Для этого вокруг рубки были сделаны специальные кронштейны, в которых имелись гнезда для мин, крепившихся к рубке помощью стальных лент. На корпусе рубки эти ленты зажимались особыми стопорами, которые могли отдаваться специальным рычагом с мостика лодки. Это устройство имело значительные преимущества по сравнению с устройством на «Вепре». Мины, будучи расположены в середине лодки, не влияли на ее диферент, не увеличивали видимость, не требовали для постановки посылки людей на палубу. Это устройство также было испытано опытной постановкой на рейде и было признано вполне удовлетворительным.

Командование предполагало минными постановками с подводных лодок и миноносцев на прибрежных путях сообщения противника заставить его перенести движение в удаленные от берега пути, где облегчалось как нападение подводных лодок на корабли противника, так и постановка заграждений с больших кораблей. Перед концом навигации предполагалось минировать наиболее часто посещаемые противником районы моря, находящиеся вне операционной зоны русского флота.

Для заграждения прибрежных путей к югу от Либавы намечались постановки мин с подводных лодок и с быстроходных миноносцев типа «Новик». Минирование района от Ирбена до Либавы возлагалось на большие угольные миноносцы, а заграждение морских путей — на крейсеры с соответствующей поддержкой.

Конкретно были намечены постановки в следующих районах:

с подводных лодок — у Брюстерорта, Хелы, в Данцигской бухте, у острова Фемарн, Гиедзера, Дарсерорта, Арконы, Засснитца, в Свинемюндской бухте;

с «Новиков» — на путях Либава—Нидден, на путях от Риксхефта до Стило;

с угольных миноносцев — в районе Либавы, на Стейнортском фарватере, на подходах к Виндаве, на подходах к Ирбену;

с больших кораблей — на морских путях к Либаве и Данцигу и на других путях, по выяснении обстановки.

Проведение в жизнь этого плана должно было начаться еще в первой половине октября. Поход «Е-8» с 1 по 8 ноября, имевшей задачу установить пути движения немецких пароходов в районе Брюстерорта, являлся, таким образом, началом в выполнении намеченного плана. Мелкие доделки в устройстве «Акулы» и неудачные испытания устройств «Вепря» задержали начало постановок мин с лодок.

Ввиду этой задержки командующий флотом решил, не ожидая готовности минных устройств на подводных лодках, произвести заградительную операцию большими кораблями. Предполагалось выполнить операцию около 1 ноября. Но, вследствие революционных волнений на больших кораблях, оформившихся уже в виде отказа от недоброкачественной пищи (линейный корабль «Гангут») и отказа команды «Рюрика» участвовать в аресте «зачинщиков» восстания на «Гангуте», операцию пришлось отложить, и она состоялась 10—12 ноября.

Для обеспечения этой операции 8 ноября было приказано выслать в море три больших подводных лодки. Одна из них должна была итти к Либаве, вторая — к Данцигу и третья — в район Эланд-Борнгольм.

К Либаве был назначен «Гепард», к Данцигу — «Вепрь», а в район Эланд — Борнгольм — «Е-18». Все лодки получили указания о предполагавшейся заградительной операции, причем впервые было установлено время для радиосвязи (с 21 до 22 часов). Возвращение лодок было назначено через 8—10 суток.

Ввиду обнаружения немецких лодок в первых числах ноября вблизи Ревеля, возвращения и выходы подводных лодок из баз производились в темное время суток, с целью затруднить немецким лодкам атаку и выявление выходных фарватеров.

Лодки вышли в поход вечером 8 ноября. При выходе за бон «Гепард» был протаранен возвращавшейся из похода «Е-8», при этом «Гепард» получил пробоину (щель длиною около 60 см) в прочном корпусе. С помощью одеял и матрацев поступление воды в лодку удалось значительно сократить. От удара одна из торпед сорвалась из аппарата Джевецкого и удерживаемая кормовым стопором на большой волне билась о борт. Только через три часа упорной, чрезвычайно тяжелой и опасной работы торпеду удалось закрепить. Конвоируемый «Вепрем» «Гепард» вернулся в Ревель и вошел в док. «Е-8» также получила значительные повреждения, и, таким образом, обе лодки вышли из строя до конца кампании.

Вместо «Гепарда» в поход был назначен «Барс». 9-го «Вепрь» и «Барс» вышли в море.

10-го, вследствие неисправности перископа и повреждения заместительной систерны, «Вепрь» вернулся в Ревель. Вместо «Вепря»

12 ноября была выслана в море «Е-1». Но и эта лодка потерпела аварию; при выходе она задела за бон, вынуждена была вернуться, и была введена в док. Таким образом, в море вышли лишь две лодки: «Барс» и «Е-18».

«Барс» 10-го утром прошел Тахкону. Небольшой мороз, бывший при выходе лодки из Ревеля, значительно усилился; ветер свежел. Рубка лодки покрылась толстым слоем льда, перископы не опускались, люк не задраивался. Проходя Дагерорт, лодка встретила большую зыбь при остовом ветре. Началась снежная пурга. Всю ночь лодка укрывалась за островом Эзель. С рассветом 11-го лодка оказалась у Сарычева (схема 18, п. 1). Малым ходом, держась в разрез зыби, лодка направилась на назначенную ей позицию. На рассвете 12-го, придя на позицию № 2 (схема 18, п. 2), лодка произвела пробное погружение и направилась дальше к Либаве. Ветер и зыбь дошли до 8 баллов. Пройдя параллель Стейнорта, лодка повернула к Готланду. Ветер от зюйд-веста еще усилился и снова началась снежная пурга. К ночи лодка подошла к Форэ (схема 18, п. 3) и, укрываясь за ним, провела ночь. Лодка, таким образом, благополучно прошла туда и обратно между немецкими минными заграждениями и дозорными кораблями.

13 ноября ветер, оставаясь той же силы, зашел на ост. Лодка перешла к Эзелю и укрывалась за ним в течение ночи. 14-го, получив разрешение, она вернулась в Ревель. За весь поход лодка никаких кораблей в море не видела. Ко времени выполнения крейсерами операции лодка не успела занять назначенной ей позиции и находилась как раз на путях движения своих кораблей.

«Е-18» 10 ноября прошла вдоль западного берега Готланда. На широте северной оконечности Эланда (схема 18, п. 5) она встретила два немецких миноносца. 11 ноября лодка пришла на позицию между Эландом и Борнгольмом (схема 18, п. 6). В море было очень свежо, — ветер доходил до 8 баллов. Лодка крейсеровала в районе позиции до 14 ноября. За это время она видела лишь два шведских парохода и в ночь на 13-е — два корабля, видимо миноносцев, показывавших яркие красные огни. 14 ноября «Е-18» направилась вдоль западного побережья обратно и 15-го вернулась в Ревель.

Несмотря на резкое ухудшение погоды командующий флотом, желая использовать темное время новолуния для незаметного прохода кораблей через линию неприятельского дозора между Готландом и Курляндским побережьем, решил не откладывать операции.

10 ноября в 16 часов отряд в составе линейных кораблей «Петропавловск», «Гангут», броненосного крейсера «Рюрик», крейсеров «Баян», «Адмирал Макаров», «Олег» и миноносца «Новик» вышел для выполнения поставленной задачи. Все крейсеры имели мины. При выходе корабли охранялись от подводных лодок миноносцами, которые с темнотой были отпущены в свои базы. Ночью отряд прошел незамеченным линию германского дозора и заграждений и в 9 часов 11 ноября начал постановку мин на главнейших путях, идущих к Либаве (схема 18, загр. А). Около полудня постановка

была закончена (поставлено 560 мин) и отряд направился обратно. Так же благополучно и незаметно пройдя линии германских заграждений и дозора, корабли вернулись в свои базы. При движении обратно скрытный проход германского дозора русскими кораблями в светлое время объясняется тем, что после потопления подводной лодкой крейсера «Ундине», германское командование приказало крейсерам, несущим дозор на позиции IV (схема 18), на светлое время суток отходить в Виндаву; миноносцы же с позиции III ввиду свежей погоды, укрывались у побережья Готланда.

Продолжавшаяся штормовая погода задержала выход в море очередных лодок.

На основании донесений подводных лодок, агентурных сообщений, расшифровки германских радиограмм и, наконец с помощью радиопеленгования русскому командованию удалось довольно точно определить состав и местонахождение германского дозора. Было решено произвести нападение на дозорные корабли. Предварительно в район Либавы и Данцигской бухты были высланы подводные лодки. Посылка лодок преследовала двойную цель: с одной стороны своими действиями на прибрежных фарватерах, они должны были заставить противника пользоваться морскими путями и натолкнуть его на поставленное крейсерами заграждение, и, с другой стороны, присутствие их у неприятельских баз должно было удержать противника от выхода на помощь своему дозору, а если бы его корабли для этой цели все же вышли в море — лодкам мог представиться благоприятный случай для их атаки.

В ночь на 19 ноября из Ревеля вышел «Вепрь», имея приказание итти на позиции к Виндаве и Либаве. 19-го, вскоре после прохода лодкой Дагерорта (схема 18, п. 7), ею были обнаружены на небольшом протяжении (5 миль) четыре плавающие немецкие мины, видимо, сорванные штормами с заграждений, поставленных немцами к весту от Люзерорта. Попытку уничтожить мины стрельбой по ним из пулемета пришлось отставить, так как от разбивавшихся о лодку волн лента пулемета быстро намокала и он отказывал в работе.

Около полуночи «Вепрь» определился по маяку Форэ (схема 18, п. 8) и лег на Виндаву. Сильно засвежевший ветер вскоре заставил лодку вернуться для укрытия от волны за Готландом. Маневрируя в течение дня за островом, лодка прошла через германское минное заграждение Н-1 (схема 18). В 23 ч. 43 м. «Вепрь», находясь между немецкими дозорными позициями II и III (схема 18, п. 9), обнаружил при свете луны, в расстоянии порядка 20 каб. впереди по курсу, идущий контркурсом с большой скоростью неприятельский корабль, по определению командира—крейсер. Погружаясь, лодка отвернула на 90° влево. Корабль заметил лодку во время ее погружения и открыл по ней огонь. Уходя под воду, лодка в перископ ничего рассмотреть не могла и поэтому ушла на глубину.

В это время восточнее лодки происходил бой русских миноносцев с немецким сторожевым кораблем.

Дивизион русских миноносцев в сопровождении «Новика» вышел через Ирбенский пролив и, благополучно миновав германские

заграждения, около 22 часов напал на немецкий сторожевой корабль «19» («Норбург»), находившийся на позиции V.

В течение 15 минут сторожевой корабль огнем с миноносцев и выпущенной с «Новика» торпедой был уничтожен. После этого миноносцы, снова избегнув германские заграждения, вернулись с севера в Моонзунд.

За два часа до этого боя отряд германских кораблей в составе крейсеров «Аугсбург», «Бремен» и 8 миноносцев вышли из Либавы с расчетом подойти утром к острову Эзель. Крейсеры «Аугсбург», «Бремен» и миноносец «V-100» имели на палубе самолеты для атаки «Славы» и других кораблей, стоящих в Моонзунде. Получив донесение от сторожевого корабля о бое, командующий германским отрядом, приказав итти к месту боя, незадолго до этого ушедшим с позиции IV, крейсеру «Любек» с миноносцами, направился со своими кораблями туда же. Не найдя русских миноносцев, немцы, ввиду невозможности из-за погоды выполнить атаку самолетами кораблей в Моонзунде, решили использовать их для поиска подводной лодки вдоль восточного берега Готланда и в направлении Либавы. Подняться удалось только одному самолету, но и ему не удалось обнаружить лодки. После этого германский отряд обогнул с севера Готска-Сандэ и вернулся вдоль западного берега Готланда в Либаву.

По немецким данным, курсы крейсеров располагаются далеко от места встречи «Вепря» с неприятельским кораблем (схема 18). Это заставляет предположить, что «Вепрь» встретился не с крейсером, а с одним из миноносцев, несших дозор на позициях II и III, и спешившим к месту боя.

После прохода неприятельского корабля «Вепрь», оставаясь под водой, пошел курсом на Либаву. Лодка всплыла только в 6 ч. 10 м. Вскоре опять была замечена плавающая мина такого же образца, как были встречены раньше в районе Дагерорта. В 10 ч. 38 м. (схема 18, п. 10) при очень плохой видимости справа по курсу в расстоянии 15—20 каб. были замечены два дыма. При дальнейшем сближении показались два парохода с высокими мачтами и трубами, шедшие строем фронта в норд-вестовом направлении. Предполагая, что это идут тральщики, командир решил сначала выждать, чтобы посмотреть, не обнаружатся ли за ними большие корабли (в действительности это были, видимо, немецкие сторожевые корабли). Никого больше не видя, «Вепрь» погрузился и лег на курс, перпендикулярный курсу кораблей для сближения с ними. Уже при движении под водой, командир лодки установил, что находится на их курсе как раз между ними. Так как расстояние до кораблей было уже небольшое, командир, опасаясь попасть в трал, решил их не атаковывать и, уйдя на большую глубину, разошелся с ними. Всплыв через два часа на поверхность, командир подождал в этом районе возвращения тральщиков, но, так как они не появлялись, снова направился к Либаве в точку предполагаемого местонахождения буя. Не дойдя до места буя трех миль, командир, не желая оставаться у Либавы в лунную ночь и имея необходимость в зарядке батареи, решил направиться на позицию 2 (схема 18, п. 2) с тем, чтобы, заря-

дившись, к рассвету вновь вернуться к Либаве. В 22 ч. 05 м. при подходе к позиции 2 (схема 18, п. 11) при полной луне прямо по курсу в расстоянии 15—20 каб. был обнаружен крейсер, идущий прямо на лодку. Не умея производить ночных атак, командир, несмотря на благоприятные для атаки условия, погрузился и ушел на большую глубину. Пройдя час под водой, лодка всплыла. К этому времени задул довольно свежий ветер. Поэтому командир решил к Либаве не ходить, а итти отстаиваться к Форэ с тем, чтобы с улучшением погоды снова итти к Виндаве и Либаве. Направляясь к Форэ, лодка снова пересекла (или очень близко прошла) немецкое заграждение Н-1. К утру 22-го лодка подошла к Форэ, но так как он представлял плохое укрытие от волны, она направилась к Эстергарну, решив зайти в залив к северу от маяка. В 11 ч. 40 м. (схема 18, п. 12) слева по носу был обнаружен немецкий сторожевой корабль. Сблизиться с ним для атаки не удалось. До наступления темноты лодка задержалась в этом районе на ходу. С темнотой лодка встала на якорь в 8-ми милях от Эстергарна в надводном положении, заряжая батарею и укрываясь от свежего норд-веста. С рассветом 23-го лодка снялась с якоря и направилась на позицию. Вскоре слева по курсу был обнаружен пароход (схема 18, п. 13). Сближаясь с ним под водой, лодка неожиданно для себя увидела, что он конвоируется шведским миноносцем. Последний, видимо, заметил перископ лодки и маневрировал, мешая ей сблизиться с пароходом. Командир лодки прекратил дальнейшее сближение и, уйдя на глубину, отошел в сторону. Когда лодка через 7,5 часов всплыла на поверхность, погода была попрежнему свежая. С темнотой лодка снова стала на якорь вблизи старого места стоянки. Часа за два до рассвета со стороны Слитхамна в сторону лодки начал светить прожектор. Считая, что лодка обнаружена и потеряв надежду на скорое улучшение погоды, командир решил возвращаться в базу. От Эстергарна до Дагерорта при свежей погоде и снежной пурге лодка шла 31 час. Под конец началось сильное обмерзание рубки, люка и вентиляции. Через некоторое время обмерзание достигло таких размеров, что погружение лодки стало совершенно невозможным. Днем 26 ноября лодка вернулась в Ревель. При осмотре торпед после возвращения лодки в базу оказалось, что часть из них, в том числе и в трубчатых аппаратах, имели заполненные водой кормовые отделения. Стрелять такими торпедами было бы совершенно бесполезно.

«Е-9» вышла из Ревеля вечером 18 ноября, имея приказание действовать на путях Либава-Мемель-Брюстерорт. Лодке, согласно требованиям английского адмиралтейства в отношении всех английских лодок, действующих на Балтике, было запрещено останавливать нейтральные пароходы, обстреливать германские береговые посты и заходить в нейтральные воды. В ночь на 20-е лодка пришла на позицию у Полангена. По пути лодка пересекла край немецкого заграждения Н-1 (схема 18). Погрузившись с рассветом, лодка приблизилась к берегу и пошла вдоль него на зюйд. Вскоре был замечен тральщик и буксирный пароход с пустым лихтером на буксире. Лодка их не атаковывала. Еще через 3,5 часа (схема 18, п. 15)

с севера под берегом прошли два малых парохода в сопровождении тральщика. Лодка их не атаковала, хотя и имела к этому возможность, считая, что только корабли, идущие на север, могут везти снабжение для германской армии и что атака этих неценных пароходов остановит все дневное движение немецких судов в этом районе. Больше в этот день лодка никого не встретила. Вечером она всплыла и перешла на позицию к Брюстерорту (схема 18, п. 16).

С утра 21-го лодка под водой начала крейсеровать на пути движения коммерческих пароходов. В этот день она видела лишь четыре вооруженных тральщика. До полудня 24-го лодка оставалась в этом районе, крейсеруя днем под водой и производя ночью зарядки. За это время она видела лишь два миноносца, сблизиться для атаки с которыми не удалось. Во второй половине дня «Е-9» перешла снова к Полангену. 25-го она опять крейсеровала под водой на прибрежном фарватере. Густой снег мешал наблюдению. Никого не обнаружив, лодка направилась к Форэ, при этом опять прошла через немецкое заграждение Н-1. В ночь на 27-е лодка вернулась в Ревель.

В результате нападения русских миноносцев на германский дозор, немецкое командование решило на ночь дозорные корабли с позиции V снимать, оставляя на ней в дневное время лишь два сторожевых корабля. Кроме того, была намечена постановка мин между банкой Винкова и Люзерортским рифом. Для выполнения этой постановки в Либаву был выслан из Киля вспомогательный заградитель «Рюген». Так как он не мог забрать всех мин, предназначенных для постановки, оставшиеся мины из Киля должен был доставить крейсер «Данциг». В сопровождении двух миноносцев, 24 ноября, крейсер направился вдоль южного побережья Швеции в Либаву. В ночь на 25 ноября «Данциг» попал на поставленное русскими крейсерами 12 ноября заграждение (схема 18). Произошел взрыв, в результате которого оба гребные вала не проворачивались, руль был сорван и два кормовые отсека заполнены водой. Вследствие большой волны сопровождавшие крейсер миноносцы не могли оказать ему помощи. Из Либавы с несколькими миноносцами был выслан крейсер «Берлин», который взял «Данцига» на буксир и после 22-часового перехода привел его в Нейфарвассер.

Русское командование расшифровало радиограммы командира крейсера «Данциг». В первой из них (в 3 ч. 30 м.) сообщалось о подрыве крейсера на мине, о намерении итти в Нейфарвассер и о необходимости помощи для буксировки и охранения; во второй (9 ч. 10 м.) командир просил выслать буксиры, так как крейсер управляться не мог.

В это время «Е-9» находилась у Полангена (схема 18, п. 15). Хотя радиосвязь командования с лодками и была предусмотрена, тем не менее попытки навести «Е-9» на буксируемый малым ходом поврежденный крейсер не было сделано. Несомненно, что в случае своевременной передачи лодке тех данных, которыми располагало русское командование, «Е-9» смогла бы отыскать крейсер.

Вместо этого командующий флотом приказал выслать к Риксхефту из Ревеля «Е-1». Вследствие неисправности лодка выйти

в море не смогла. Но если бы лодка и вышла, она все же не успела бы во-время притти в назначенную ей позицию.

Полученные сведения русское командование использовало еще и иным способом: оно известило через английскую радиостанцию о потоплении русской лодкой германского крейсера. Целью такого извещения являлось замаскировать действительную причину взрыва и тем сохранить еще в действии поставленное крейсерами заграждение. Хитрость эта в первое время удалась, но позже немцы, исследуя обстоятельства взрыва, пришли все же к заключению, что корабль подорвался на мине.

Тем временем русское командование продолжало выполнять намеченный план заградительных действий флота. Пассивность германского флота русское командование относило за счет успешной деятельности подводных лодок.

22 ноября командующий флотом приказал выслать «Акулу» для постановки минного заграждения под берегом на пути Мемель—

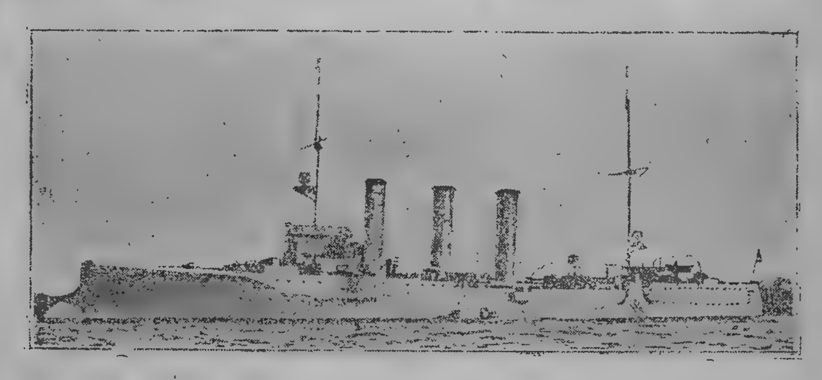


Рис. 32. Крейсер „Данциг". (Водоизмещение 3250 т, постройки 1905 г.)

Либава. Лодка должна была поставить минную банку, определив первоначально возможно точнее курс неприятельских кораблей и придерживаясь как можно ближе к Мемелю, в расчете ставить в будущем к северу от первой еще новые минные банки. После постановки заграждения «Акуле» предписывалось вернуться в Ревель.

Одновременно было приказано выслать английскую лодку на 10 дней на позицию в район Мэн-Аркона.

Вследствие штормовой погоды выход лодок был задержан.

27 ноября начальник дивизии подводных лодок получил второе предписание. Этим предписанием вновь подтверждалось приказание выслать «Акулу» для постановки мин на путях Либава—Мемель, причем указывался уже более точно район Бернатен—Паппензе. Кроме того, предписывалось выслать одну лодку к Либаве для обследования подхода к порту и еще одну лодку в район Борнгольм-Мэн.

Ввиду предполагавшейся 3 декабря заградительной операции крейсеров, первые две лодки должны были обязательно вернуться к этому времени.

Командующий флотом еще раз напоминал командирам лодок, чтобы ими не принималось никаких агрессивных действий против шведских военных кораблей, учитывая, что даже оправдываемые с морской точки зрения случаи (ошибки вследствие условий погоды и др.) могут вызвать крайнее ухудшение общего политического положения России.

Германские паромы разрешалось топить лишь в том случае, если представлялось возможным предупредить паром о потоплении и дать время для спасения людям.

27 ноября в море вышла «Акула» и «Е-19». «Акула», согласно заданию, имела на палубе 4 мины. 28 ноября с утра погода значительно ухудшилась, ветер перешел в снежный шторм. Вечером 28-го лодка была усмотрена с постов, когда она укрывалась за берегом от шторма. Это — последние сведения, которые имелись о лодке. «Акула» из похода не вернулась. Причины гибели лодки остались для русских неизвестными. Не известны они, как оказалось, и немцам. [1]) Это заставляет думать, что лодка погибла, взорвавшись на одном из германских минных заграждений, вероятнее всего на заграждении Н-1, через которое русские и английские лодки и до этого неоднократно проходили.

«Е-19» утром 28-го прошла Дагерорт и направилась к Готска-Сандэ. Погода становилась все хуже, штормовой ветер от зюйд-веста при снеге и большая волна делали плавание чрезвычайно тяжелым. В 17 часов лодка подошла к Готска-Сандэ (схема 19, п. 1). Так как ветер еще усилился, командир решил изменить первоначальный план — итти вдоль западного берега Готланда и направился вдоль восточного. Из-за большой волны даже и за островом итти было тяжело, лодка уменьшила ход, а затем решила приблизиться к берегу и за ним укрыться от непогоды. В 1 час ночи 29-го лодка направилась к Эстергарну и в 3 ч. 23 м. легла на 30-метровой глубине на грунт (схема 19, п. 2). В 11 ч. 30 м. лодка всплыла под перископ. Все еще продолжал дуть сильный зюйд-вестовый ветер. Вскоре командир увидел два идущих на зюйд германских сторожевых корабля. Так как оба они шли в нейтральных водах, лодка их не атаковывала. В 17 ч. 30 м. она всплыла на поверхность и, поскольку погода стихала, направилась к Хоборгу, а оттуда в бухту Ханэ.

С утра 30 ноября лодка крейсеровала в районе бухты Ханэ (схема 19, п. 3). В течение дня лодка видела лишь один шведский пароход и два миноносца, идущих курсом зюйд-вест. Лодка не погружалась, так как миноносцы прошли на самом горизонте. Погода к вечеру снова стала ухудшаться, и лодка направилась к Борн-

---

[1]) Ролльман в „Войне на Балтийском море 1915 года" (Воениздат, 1933 г., стр. 303) приводит как вероятную причину,—взрыв лодки на минах в районе Люзерорта, при этом он указывает, что „Акулой" мины были поставлены в 15 милях на вест-норд-вест от Виндавы. Как видно из предписаний, „Акула" должна была поставить мины южнее Либавы. Мины же, на которые ссылается Ролльман, были поставлены русскими миноносцами в декабре 1915 г. В силу этого и гибель лодки на минах у Люзерорта маловероятна. Версия о том, что „Акула", поставив мины, обстреляла Данциг и была утоплена после этого немецким самолетом, германским историческим архивом опровергается.

гольму. На ночь лодка легла на грунт под берегом Борнгольма (схема 19, п. 4).

1 декабря, еще в темноте, лодка всплыла и направилась к линии движения паромов между Треллеборгом и Засснитцем (схема 19, п. 5). Погода значительно улучшилась. Не обнаружив пароходов в этом районе, «Е-19» пошла к Треллеборгу. Подходя к нему (схема 19, п. 6), она обнаружила конвоируемый шведским миноносцем паром. Лодка погрузилась и снова направилась к Засснитцу. В 15 ч. 10 м. командир увидел два германских истребителя, направлявшихся, видимо, из Засснитца в Треллеборг. Миноносцы часто меняли курсы и прошли далеко от лодки. В 18 часов лодка всплыла и направилась к Мэну (схема 19, п. 7). Ночь лодка провела лежа на грунте вблизи Мэна.

Весь день 2 декабря «Е-19» крейсеровала под водой вблизи Мэна, но видела лишь 4 парусника, прошедшие из узкости Гиедзера к Зунду. К вечеру образовался густой туман. Южнее Мэна лодка всплыла на поверхность. С 21 до 22 часов она, согласно указаниям о связи, имела радиовахту, но слышала только германские станции. На ночь лодка снова легла на грунт на 20-метровой глубине.

3 декабря лодка опять весь день крейсеровала в том же районе, держась под перископом. Ветер был около 2 баллов, видимость порядка — 50 каб. В течение дня лодка видела два германских парохода, прошедших в узкость Гиедзера, и два шведских, прошедших из Зунда в Балтийское море. В 16 ч. 15 м. по пеленгу норд был обнаружен германский миноносец, идущий на зюйд прямо на лодку. Это был миноносец «V-152». Примерно в 5 каб. от лодки миноносец изменил курс. Все же лодке удалось выпустить торпеду из правого траверзного аппарата. Резким поворотом миноносцу удалось избежать попадания, — торпеда прошла впереди близко от форштевня. Миноносец, часто изменяя курсы, ушел в узкость Гиедзера. В 17 часов лодка всплыла, зарядилась и в 21 ч. 30 м. легла на ночь на грунт у Мэна.

4 декабря в 5 ч. 30 м. лодка всплыла на поверхность и, увидев пароход, погналась за ним. Было еще темно. Вместо прожектора лодка использовала сигнальную лампу, с помощью которой ей удалось передать пароходу приказание остановиться, что и было им выполнено. Подойдя к борту и установив, что это германский пароход «Фризенберг» (вместимостью 1300 рег. т), лодка утопила его с помощью подрывных патронов. Так как пароход имел радиотелеграф, командир, считая, что присутствие лодки в этом районе стало известно немцам, решил перейти снова на пути движения паромов (схема 19, п. 5). Погода была тихая, ветер слабый. Подходя к намеченной позиции, лодка видела прошедший далеко от нее паром, направлявшийся в Треллеборг. В 11 ч. 30 м. она погрузилась под перископ и вскоре увидела паром, идущий прямо на нее. В 5 каб. от парома лодка всплыла и пристопорила на перископе сигнал об остановке, но быстро убедилась, что паром шведский. После этого «Е-19» направилась к городу Истад, где путь движения пароходов располагается в 3 милях от берега (схема 19, п. 8). Придя на по-

зицию, лодка увидела три парохода со шведскими марками на бортах. Один из них, по мнению командира, был без сомнения германской постройки, со свеженакрашенными на бортах шведскими флагами. Пароход был сильно загружен. Два другие шли с балластом к Сандхаммарену. До 21 часа лодка держалась в 3,75 мили от Истада. Уже в темноте она обнаружила еще три парохода. Лодка подходила к ним, освещая их дуговой лампой, но все они оказались шведскими. После этого «Е-19», обойдя у Сандхаммарена дежурный траулер, направилась к Эланду.

В течение ночи и дня 5 декабря лодка по пути к Хоборгу осмотрела еще несколько пароходов, но все они оказались шведскими. Весь день погода была тяжелой, — с сильным ветром и снегом.

Под утро 6 декабря «Е-19» подошла к Эстергарну и в ожидании рассвета легла на грунт (схема 19, п. 9). В 9 часов лодка всплыла на поверхность и направилась на норд-ост. Вскоре, в 10 ч. 15 м. был обнаружен германский сторожевой корабль (схема 19, п. 10). В 10 ч. 37 м. с расстояния 3 каб. лодка выпустила из носового аппарата торпеду, которая прошла, видимо, под кораблем. Выстрел со сторожевого корабля был замечен. В 11 ч. 54 м., когда сторожевой корабль находился от лодки в 40 каб. на зюйд, она всплыла и направилась в надводном положении на норд-ост. Однако, вскоре с зюйда показались два миноносца, видимо, вызванные сторожевиком. Это заставило лодку погрузиться. Так как поверхность моря была как зеркало, командир лодки считал атаку невозможной и потому ушел на глубину 24 м. Пройдя час под водой, лодка всплыла и направилась в надводном положении к Дагерорту. К вечеру погода снова сильно засвежела. Ночью лодка шла, зарываясь в волны и принимая много воды внутрь. Не имея возможности укрыться за берегом, лодка легла на грунт (схема 19, п. 11).

Утром 7 декабря лодка всплыла и, зайдя к Дагерорту, направилась в Ревель, куда и пришла вечером того же числа.

Выход «Е-18», которая, согласно предписанию командующего флотом, должна была итти на неделю к Либаве, был задержан из расчета, чтобы лодка во время намеченной на 3 декабря заградительной операции еще находилась у Либавы.

Лодка вышла ранним утром, еще в темноте, 30 ноября. Зайдя, как всегда, к Дагерорту, она направилась дальше к Эстергарну. В ночь на 1 декабря, благополучно обогнув с веста германское заграждение Н-1 (схема 19), «Е-18» около полуночи того же числа пришла на параллель Либавы. Погрузившись, лодка шла под водой на ост. С рассветом она всплыла и продолжала движение в том же направлении. В 10 милях от Либавы «Е-18» погрузилась и дальше шла под водой (схема 19, п. 12). Через 15 минут были обнаружены четыре миноносца и тральщик, шедшие на вест. Миноносцы ушли, а тральщик вернулся в Либаву. Видимость была очень плохая, порядка двух миль. Никаких буев лодка не нашла. В 17 часов она всплыла и направилась к Форэ, а оттуда — к Дагерорту. Утром 3 декабря лодка подошла к Дагерорту и, получив разрешение возвращаться, ночью 4-го вошла в Ревель.

В это время немцы, готовясь к операции по постановке мин в районе Люзерорта, выслали в обеспечение ее к устью Финского залива подводные лодки «U-17» и «U-66». Первая из них держалась с 27 ноября по 8 декабря в районе Аландских островов, стремясь выявить выходные фарватеры русских подводных лодок в районе островов и севернее Богшера.

Ввиду того что появление лодки в районе Аландских островов было русскими обнаружено, находившиеся в Мариэхамне подводные лодки «Сом» и «Пескарь» получили приказание нести ежедневное дежурство в Оландсгафе на подходах к Мариэхамну с целью уничтожить немецкую лодку в случае появления ее в этом районе. Лодки по очереди выходили на рассвете в море и, продержавшись под водой целый день, с наступлением темноты возвращались обратно для зарядки батареи, которая производилась с базы «Оланд», дабы не напрягать весьма ненадежные двигатели лодок. Ввиду отсутствия в Мариэхамне угля, «Оланд», а с ним и лодки вынуждены были 1 декабря перейти для погрузки угля в Дегербю и лишь 6 декабря вернулись обратно. Как раз в их отсутствие, 3 декабря, «U-17» подошла к Мариэхамну. Бон, защищавший подходы, оказался уничтоженным штормовыми погодами. Это позволило лодке, наблюдая за движением катера, производившего поиски бона, подойти безнаказанно чрезвычайно близко ко входу в Мариэхамн.

«U-66» пыталась с 3 по 10 декабря проникнуть в Финский залив, но тоже безуспешно. Обе лодки в результате свежих погод и морозов вернулись в базы со значительными повреждениями.

3 декабря обе лодки были обнаружены русскими. Днем 4 декабря тральщики обнаружили в устьи Финского залива новое немецкое заграждение (мины эти были поставлены подводным заградителем «UC-4» 2 ноября) вблизи от обычно протраливаемых фарватеров.

Вследствие этих событий, выход кораблей в намеченную заградительную операцию задержался на два дня.

В этот раз командующий флотом предполагал, воспользовавшись новолунием, которое приходилось на 3 декабря, поставить с минных заградителей и крейсеров большое заграждение, которое в связи с заграждением, поставленным в ноябре месяце, должно было перекрыть главнейшие морские пути, идущие к Либаве от Киля и Данцига.

Операция эта совпала по времени с заградительной же операцией немцев у Люзерортского рифа. После нападения русских миноносцев 19 ноября на германский дозор, немцы решили поставить на предполагаемом пути русских миноносцев минное заграждение и тем прикрыть свои дозорные корабли.

5 декабря после полудня для выполнения намеченной операции вышли крейсеры «Аугсбург», «Эльбинг», заградитель «Рюген» и назначенные для защиты от подводных лодок миноносцы. Под прикрытием с севера «Аугсбурга», с запада — дозорного крейсера «Любек» и миноносцев немцы в 22 ч. 30 м. поставили 340 мин в районе прохода между двумя восточными германскими заграждениями у Люзерорта. Мины были поставлены на углубление

2,5 м. После этого участвовавшие в операции корабли, кроме дозорных, вернулись Либаву.

Русский отряд в составе: линейных кораблей «Петропавловск» и «Гангут», крейсеров «Рюрик», «Адмирал Макаров», «Баян», «Олег» и «Богатырь» в сопровождении «Новика» и угольных миноносцев, вышел из Эре в 16 часов того же числа. С наступлением темноты миноносцы были отпущены. Район германского дозора отряд прошел около полуночи, таким образом русские корабли некоторое время шли в расстоянии порядка 20 миль вслед за отрядом «Аугсбурга». Из радиограмм и по радиопеленгам русскому командованию стало известно о нахождении немецких кораблей и в том числе минного заградителя в районе Ирбена, но командующий операцией решил не изменять намеченного плана, тем более что на всех русских крейсерах находились на палубах мины. Постановка была выполнена 6-го с 8 ч. 30 м. по 10 ч. 15 м., причем было поставлено 700 мин (схема 19, заграждение Б). На обратном пути отряд также никем не был обнаружен и утром 7-го вернулся в Ревель.

Несмотря на то что немцы были своей агентурой предупреждены о готовящейся операции русских, выполнение ее оставалось для немцев неизвестным.

Во время операции русского флота в море, таким образом, находилась из лодок только одна «Е-18». Во время движения кораблей к месту постановки, лодка, идя к Дагерорту, находилась между Готландом и Эзелем, т. е. вблизи пути следования русских кораблей. Разошлись корабли с лодкой в 22 часа 6 декабря (схема 19, п. 16), при этом лодка была от кораблей в расстоянии всего лишь 30—40 каб. к осту (схема 19, п. 15). Сдвиг по времени всего лишь на 20 минут привел бы лодку к встрече с отрядом. Командир лодки не знал о выходе в море русских кораблей, так же как и последние не знали, где находится «Е-19». Трудно сказать, к чему могла бы привести в подобных условиях встреча лодки ночью со своими кораблями. Такое положение создалось вследствие несвоевременного возвращения лодки из похода. Имея приказание вернуться к 3 декабря, она вернулась лишь 7-го.

Наоборот «Е-18», уйдя с позиции у Либавы ранее назначенного ей срока, лишила русские корабли прикрытия со стороны Либавы и пропустила случай атаковать выходившие и затем вернувшиеся в Либаву германские крейсеры.

8 декабря, ввиду сильного образования льда в Моонзунде и шхерах, командующий флотом отозвал все миноносцы и подводные лодки в Ревель. В Моонзунде были оставлены на зимовку только линейный корабль «Слава» и канонерская лодка «Грозящий».

Опасаясь повторения немцами при столь благоприятных для них условиях операции прорыва в Рижский залив и действий против Риги с моря, на что указывали агентурные сведения и проводившаяся немцами воздушная разведка, [1]) командующий решил опе-

---

[1]) В действительности немцами подготавливалась выполненная ими в декабре постановка мин у Люзерорта.

редить готовящуюся немцами операцию, напав на германские силы, сосредоточенные в районе Виндавы.

Согласно разработанному плану, крейсеры «Громобой», «Аврора» и «Диана» должны были огнем своей артиллерии уничтожить находящиеся в Виндавском порту корабли противника. Операцию обстрела должны были прикрывать с веста линейные корабли «Петропавловск», «Полтава», крейсер «Олег» и два миноносца типа «Новик».

Так как в районе банки Спон предполагалось наличие германских заграждений (Н-2, Н-3 и Н-4), крейсерам придавался дивизион угольных миноносцев, которые при подходе отряда к этому району должны были обследовать и провести за тралами крейсера.

Перед началом операции для ее прикрытия должны были быть развернуты подводные лодки. Одна лодка должна была занять позицию у Либавы, прикрывая операцию с юга, вторая лодка—между Готландом и Эландом, для прикрытия отхода отрядов.

Операция была назначена на 12 декабря.

В соответствии с этим планом 11 декабря начальник дивизии подводных лодок получил приказание выслать в тот же день одну подводную лодку к Либаве на 7 дней, а другую на 5 дней на позицию между Готландом и Эландом, после чего вторая лодка должна была итти в район к весту от Борнгольма.

На позицию между Готландом и Эландом была назначена «Е-9». Лодка в 20 ч. 15 м. 11 декабря вышла из Ревеля. К ночи разыгрался сильный шторм со снегом. Утром 12-го, находясь в 40 милях от Даго, лодка вынуждена была из-за большой волны погрузиться. При этом обнаружилось, что кормовые горизонтальные рули не действуют. Командир попробовал итти, управляясь одними носовыми рулями и диферентуя лодку, но это оказалось слишком тяжело и он решил вернуться в базу. 13 декабря утром лодка пришла в Ревель. Оказалось, что рули были повреждены, когда к ней швартовалась одна из лодок, вернувшихся с моря еще за несколько дней до выхода «Е-9».

Вторая назначенная к Либаве лодка из-за неготовности задержалась.

Вследствие сильного шторма операция крейсеров была отложена, так как тральщики не могли в такую погоду обеспечить тралением выход кораблей в море. Затянувшаяся штормовая погода, а затем образование льда, мешавшее тралению, и, наконец, наступившее полнолуние заставили командование отложить проведение этой операции для больших кораблей до наступления темных ночей; миноносцам же было приказано произвести заградительную операцию в районе Виндавы в той зоне, в которой немцы, по наблюдению русских, усиленно тралили.

16 декабря три миноносца «Новик», «Победитель» и «Забияка» поставили к норд-весту от Виндавы на предполагаемых путях немецких кораблей 150 мин и вернулись незамеченными противником в Ревель.

17 декабря из Виндавы для несения дозора вышел в сопровождении миноносцев крейсер «Бремен». Вскоре после выхода один из сопровождавших крейсер миноносцев «V-191» (рис. 33) подорвался

на поставленной в эту ночь миноносцами мине и через полчаса затонул. Считая, что миноносец натолкнулся на сорванную, плавающую мину, с крейсера и другого миноносца были спущены для спасения людей шлюпки. При подъеме шлюпок в носовой части «Бремена» (рис. 34) произошли один за другим два взрыва мины. В несколько минут крейсер затонул. Оставшемуся миноносцу «V-186» показалось, что он видел перископ лодки. Он открыл огонь и, уклоняясь от ее атаки, в то же время пытался преследовать мнимую лодку. Миноносец донес, что одна торпеда прошла в 10 м у него по носу, а вторая в 20 м за кормой. Начальник флотилии миноносцев, бывший на «V-186», также был уверен, что видел подводную лодку и приписывал гибель обоих кораблей ее атаке. Так как русские некоторое время не сообщали о потоплении германских кораблей, немцы решили, что утопившая корабли лодка сама погибла при возвращении на германских минах.

О гибели «Бремена» и большого миноносца и о том, что гибель их приписывается атаке подводной лодки русскому командованию стало известно на следующий день из объявленной немцами агент-

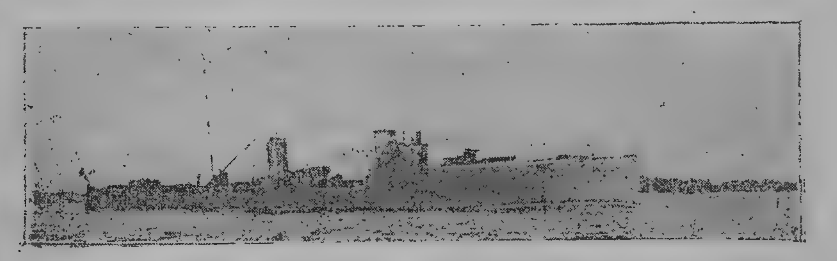


Рис. 33. Миноносец „V-191". (Водоизмещение 650 т, постройки 1911 г.)

ской телеграммы. С целью укрепить немцев в этом мнении и таким образом сохранить втайне наличие мин в районе взрыва «Бремена», русское командование 19 декабря сообщило открытой радиограммой: «Флот извещается, что 17 декабря вечером нами потоплены в Балтийском море крейсер «Бремен» и большой миноносец». Подобное же сообщение было дано на следующий день в бюллетене верховного главнокомандующего.

Под влиянием этих неудач (подрыв «Данцига», потопление русскими сторожевого корабля № 19, гибель «Бремена» и «V-191») германский командующий дозорными силами решил прекратить посылку миноносцев на позицию VII, за счет чего число миноносцев на позиции IV довести до четырех. В связи с обнаружением сторожевыми кораблями «Вепря», при его последнем выходе в море, и так как в этом направлении германской радиостанцией была запеленгована какая-то русская станция, в район Форэ для охоты за подводными лодками высылались каждую ночь два миноносца из состава дежурной флотилии. Командующий германскими морскими силами в Балтике признал необходимым еще больше ограничить деятельность немецких сил на Балтийском море и 23 декабря издал следующий приказ: «Отменить постоянное несение дозора между

Готландом и Курляндией; вместо этого ввести нерегулярные походы миноносцев и сторожевых кораблей, производя их из Виндавы и Либавы; на позицию № 4 от времени до времени высылать подводную лодку; позицию № 1 занимать для обеспечения морской торговли, высылать миноносцы в дозор также на север вдоль шведского побережья. Обратить внимание на организацию особенно тщательной охраны сторожевыми кораблями подходов к Либаве от подводных лодок и от заградительных операций противника. Походы крейсеров в море должны совершаться с соблюдением секретности. Во время походов одиночных крейсеров их должны постоянно сопровождать не менее трех миноносцев, пока по климатическим условиям предстояло считаться с возможностью появления неприятельских подводных лодок... Кораблям запрещалось останавливаться для спасения погибающих; это возлагалось на сопровождавшие их миноносцы». [1])

Рис. 34. Крейсер типа „Бремен". (Водоизмещение 3250 т, постройки 1903 г.)

Будучи уверенными, что причиной гибели «Бремена» и миноносца «V-191» являлась атака подводной лодки, немцы продолжали пользоваться фарватерами, загражденными русскими миноносцами. Утром 23 декабря сторожевой корабль № 15 («Фрея»), расстреливая всплывшую мину, взорвался на ней и погиб. Вызванные на помощь миноносцы «S-176» и «S-177» обнаружили оголявшиеся на большой волне мины. Уже на обратном пути «S-177» взорвался на мине и тоже погиб. На «S-176», шедшем вместе с «S-177», многим казалось, что они видят перископ, но на этот раз не оставалось уже сомнений, что причиной гибели этих кораблей, как и «Бремена», являлись мины. Весь этот район был объявлен опасным для плавания и движение кораблей было ограничено фарватерами под самым берегом.

Русским командованием в этот период был произведен ночной поиск миноносцами в Оландсгафе с целью уничтожения, идущих вне территориальных шведских вод германских торговых пароходов и

---

[1]) Ролльман, стр. 311.

подводных лодок, присутствие которых было установлено по передаваемым ими каждую ночь радиограммам с указанием своего места. Поиск не дал никаких результатов, так как германские пароходы со времени нападения на них подводных лодок и крейсеров строго придерживались оборудованного шведами фарватера в пределах территориальных вод.

Немецких лодок к этому времени уже в море не было, так как последняя бывшая в море в эту кампанию лодка «U-9» вернулась в Либаву 22 декабря.

Ранняя и суровая зима, вызвавшая уже в конце ноября значительное образование льда, препятствовала использованию русскими как надводных кораблей, так и подводных лодок. Бо́льшая часть подводных лодок была поставлена в ремонт, так как, после широкого использования их в течение кампании 1915 года, механизмы лодок значительно износились. Вступившие в эту кампанию в строй «Барсы» требовали устранения выявившихся недостатков. В Ревеле в готовности к выходу в море держались лишь одна-две подводных лодки, преимущественно из английских, как имевших лучшую материальную часть, и новых русских лодок.

В декабре месяце были закончены испытания приспособлений для постановки мин на «Барсе». Гибель от неизвестной причины «Акулы» и неудачные испытания минных устройств на «Вепре» породили среди личного состава подводных лодок сомнение в целесообразности оборудования уже построенных лодок примитивными минными устройствами. Высказывались предположения, что «Акула», застигнутая в море с минами на верхней палубе сильным штормом, перевернулась, что могли не выдержать крепления мин к лодке, вследствие чего мины могли быть сорваны волной или изменить свое положение и занять такое, при котором отработал предохранительный часовой механизм. Несмотря на это, командующий флотом, как только закончились испытания устройств на «Барсе» и была проверена безопасность их для лодки, решил использовать ее, как было намечено планом, для постановки мин на прибрежном фарватере.

Воспользовавшись наступившей в начале января оттепелью, командующий флотом 3 января приказал выслать «Барс» для постановки мин на прибрежном фарватере к югу от Либавы, примерно в районе Паппензе. После постановки лодка должна была занять позицию у Либавы и к 10 января вернуться в Ревель. Для действий против германской торговли и прикрывающих торговые пути военных кораблей было приказано выслать в район Борнгольм—Мэн английскую подводную лодку, которой надлежало вернуться 12 января. В случае встречи при возвращении в базу льда в устьи Финского залива, лодкам предписывалось запросить радиограммой о высылке ледоколов для их проводки через ледяной покров.

К выходу лодок в море была приурочена и заградительная операция миноносцев. Три миноносца типа «Новик» должны были поставить три группы минных банок (каждая группа из пяти банок по 10 мин) в 15—20 милях на норд и норд-ост от восточной кромки заграждения, поставленного 6 декабря крейсерами. Четыре угольных миноносца должны были поставить мины у мыса Стейнорт.

Таким образом, этими операциями должно было завершиться перерезывание минными заграждениями прибрежных и морских путей к Либаве.

Вследствие неисправностей механизмов, «Барс» в назначенное время выйти не смог.

На позицию между Борнгольмом и Мэн 6 января вышла «Е-18». Выход лодки тоже задержался, таким образом, в операцию она вышла одновременно с миноносцами и поэтому не могла уже представлять собою прикрытие для миноносцев во время их операции. Днем 7 января, идя между Готландом и Эландом (схема 19, п. 13), лодка в районе позиции 1 в расстоянии порядка 15 миль видела дымы, по всем данным, немецких миноносцев 8 января, пройдя Борнгольм и находясь на путях движения паромов между Засснитцем и Треллеборгом, лодка погрузилась и в продолжение дня шла под водой на перископной глубине, направляясь на вест (схема 19, п. 14). Она видела только один паром и с темнотой всплыла для зарядки. Около 21 часа близко от лодки был неожиданно обнаружен белый огонь. Прекратив зарядку, она ушла под воду. Всплыв через полтора часа, лодка снова увидела вблизи от нее тот же огонь и вследствие этого снова ушла под воду. Только около 4 часов утра лодке удалось всплыть и продолжить зарядку. На рассвете 9 января она снова погрузилась, при этом на глубине 22,5 м был обнаружен слой более плотной воды (глубина моря 45 м). Командир застопорил машины и весь день пролежал на этом слое, всплывая периодически под перископ для наблюдения за происходящим на поверхности. Лодка находилась в это время посредине между Мэном, Треллеборгом и Арконой. Несмотря на то что на поверхности волна достигала 5 баллов, она лежала на жидком грунте совершенно спокойно. В течение дня лодка видела несколько паромов, но все они были шведские, с широко накрашенными на бортах полосами шведских цветов. С наступлением темноты лодка всплыла для зарядки, во время которой видела четыре парохода, направлявшихся к Зунду. Со стороны Зунда ярко светили прожекторы. Около полуночи «Е-18» снова погрузилась, и на этот раз нашла более плотный слой на 24,5 м (глубина моря 48 м). Следующий день лодка держалась на перископной глубине. Погода значительно ухудшилась: ветер от норд-веста достиг 8 баллов, сильный дождь, видимость порядка 2 каб. Вечером «Е-18» направилась под водой обратно в базу. 11 января температура резко упала. На большой волне мостик часто заливало водой, которая сейчас же замерзала. Приходилось все время скалывать лед с рубочного люка, чтобы сохранять возможность его закрыть в случае вынужденного погружения. Никого не встретив в море, лодка в полдень 12 января подошла к Дагерорту и вошла в связь с командованием. У Оденсхольма она была встречена ледоколом и, следуя за ним, днем 13-го пришла в Ревель. Лед местами был очень толстый, но при проходе через него затруднений не ощущалось.

Вышедшие 6 января в операцию миноносцы вынуждены были вернуться, вследствие подрыва на плавающей мине эскадренного миноносца «Забияка». Ввиду сильного повреждения «Забияки», «Но-

вику» пришлось его взять на буксир и вести в Ревель. Было решено произвести операцию в ближайшие же дни, но наступившие штормовые погоды, а затем морозы не позволили ее выполнить.

На этом закончились операции русского флота в кампанию 1915 года.

В это же время германские корабли, еще оставшиеся в Либаве, направились в Киль для постановки их в ремонт. Для избежания атак подводных лодок и опасности от мин, корабли получили приказание итти обходным путем мимо Хоборгской и Средней банок и далее в проход между Борнгольмом и материком к Гиедзеру. Опасные от лодок места корабли должны были проходить в темное время. «Брауншвейг», «Мекленбург» и «Берлин» с миноносцами прошли район позиции «Е-18», видимо, в темноте, когда лодка еще находилась на позиции. 13 января крейсер «Любек», следуя тем же путем, попал на поставленное 6 декабря русскими крейсерами заграждение. От взрыва крейсер получил тяжелое повреждение. Одному из миноносцев удалось взять крейсер на буксир, и со скоростью 1—3 узла он был отведен в Данциг. Причиной взрыва сразу была признана мина, и дальнейшее сообщение с Либавой продолжалось только по прибрежному фарватеру.

11. ИТОГИ КАМПАНИИ 1915 ГОДА.

Задачи, поставленные в начале кампании верховным командованием русскому флоту в Балтийском море, могут быть кратко формулированы в следующем виде:

а) Недопустить проникновения неприятельских морских сил в восточную часть Финского залива.

б) Недопустить действий неприятельских морских сил против побережья Рижского залива.

в) Мешать действиям противника в Ботническом заливе.

г) Недопустить высадки десанта на побережье Финляндии.

Как показывает результат кампании, все эти задачи Балтийским флотом были в 1915 году полностью выполнены.

Как и в 1914 году, германское командование, опасаясь больших потерь, не пыталось предпринимать операций прорыва в восточную часть Финского залива. Предпринимались лишь операции, имевшие целью выманить русский флот за пределы его укрепленного района и уничтожить его с помощью привлекаемых к операции значительных сил из состава Флота Открытого Моря. Выполнив эту задачу, немцы могли рассчитывать на возможность проникновения в восточную часть Финского залива, не рискуя большими потерями.

Таким образом, первая и основная поставленная перед флотом задача требовала сохранения в целости русских линейных сил, что в условиях несомненного превосходства сил противника обрекало в значительной степени основное ядро русского флота на пассивное ожидание неприятеля в районе центральной позиции.

Таким образом, первая задача была выполнена русскими за счет сложившейся общей обстановки на Балтийском и Северном морях и за счет уклонения русского линейного флота от встречи с превосходящими его силами немцев в открытом море.

Роль подводных лодок в выполнении этой задачи сказалась как силы, значительно усугублявшей для немецкого флота опасность прорыва и в процессе форсирования центральной позиции, и после проникновения его в Финский залив.

Выполнение второй задачи — недопущение захвата немцами Рижского залива было достигнуто в результате ряда боевых столкновений. С перемещением фланга армии на побережье Рижского залива заинтересованность немцев в обладании Рижским заливом еще больше возросла. Активное содействие русского флота флангу своей армии усугубляло для немцев значение этого направления. В результате, в течение кампании немцами были предприняты три больших операции, причем в двух последних принимала участие значительная часть Флота Открытого Моря.

Все три операции кончились для немцев неудачно, причинив им потери в корабельном составе и скомпрометировав в значительной степени мощь германского флота.

Неудачный для немцев исход всех трех операций в значительной степени определялся деятельностью подводных лодок русского флота.

В период первой операции атака «Окунем» (хотя и не давшая попадания) броненосных крейсеров и затем обнаружение его же германским самолетом вызвали отказ немцев от прорыва в Рижский залив, а потопление на следующий день подводной лодкой «Е-9» угольного транспорта заставило немцев окончательно прекратить операцию и в северной части Балтийского моря.

Отказ от прорыва в Рижский залив при второй операции обусловливался задержкой с тралением прохода и возросшей вследствие этого опасностью атак подводных лодок для главных сил, которые вынуждены были бы остаться в заливе, как минимум, еще на один день. Опасность эта в представлении германского командования усугублялась получением сведений о нахождении в Рижском заливе трех больших и четырех малых подводных лодок.

Прекращение третьей операции прорыва в основном было вызвано обнаружением (мнимым и фактическим) нескольких подводных лодок в Рижском заливе, подрывом лодкой «Е-1» линейного крейсера «Мольтке», слухами о прорыве новых английских лодок в Балтику и, наконец, обнаружением «Миноги» на пути движения главных сил.

Помеха действиям немцев в Ботническом заливе достигалась организацией Або-Оландской шхерной позиции. В состав отряда Або-Оландской позиции в числе прочих кораблей входили в качестве постоянных единиц две лодки, но фактически в этом районе большею частью находились еще три-четыре старых русских лодки. Немцы не могли развить энергичных операций в Ботническом заливе, оставляя в непосредственном тылу в устьи залива русские силы Або-Оландской шхерной позиции и особенно подводные лодки.

Предпринятые немцами операции против Утэ, как базы подводных лодок, окончились неудачно для немцев. Причиной этого каждый раз являлось обнаружение германскими силами на подходах к Утэ русских подводных лодок.

Высадка десанта на Финляндское побережье не предусматривалась немцами, поскольку такая операция была связана с риском больших потерь как в людском составе войск, так и в составе обеспечивающих операцию корабельных сил. Очевидно, что и в этом случае наличие в составе русского флота подводных лодок усугубляло риск такой операции.

Выполняя поставленные перед ним основные задачи, русский флот, в зависимости от хода событий и общей обстановки, смог выполнить и ряд весьма важных дополнительных задач. Такой задачей явилась активная помощь флота флангу армии огнем своей артиллерии, высадкой десанта и созданием помех обстрелу германскими кораблями русских войск, расположенных вблизи побережья.

В силу своих тактико-технических свойств лодки смогли принять непосредственное участие в выполнении лишь последней задачи. В период операций немцев у Курляндского побережья русское командование, не имея возможности использовать надводные корабли для защиты побережья от обстрела германскими кораблями, высылало на позиции в угрожаемые районы подводные лодки. В значительной степени цель этим была достигнута: немцам дважды пришлось отменить операцию обстрела побережья, вследствие обнаружения русских лодок.

Второй задачей, выполнявшейся флотом сверх основных задач, поставленных перед ним верховным командованием, являлась борьба на коммуникациях противника. Эта задача выполнялась, главным образом, подводными лодками. Недостаток в подводных лодках, которые могли быть использованы в значительном удалении от баз, особенно резко сказавшийся после происшедших аварий с лодками, и организация движения германских торговых кораблей в территориальных водах Швеции не позволили прекратить торговое судоходство Германии и ее перевозки морем. Все же лодки нанесли сильный материальный ущерб противнику (потоплено 2 крейсера и 15 коммерческих пароходов)[1]) и значительно затруднили ему использование морских путей. Так, в период операций германских войск в Курляндии, несмотря на настойчивые требования армии, морское командование было вынуждено отказать под влиянием подводной опасности в перевозке в Либаву войск морем; торговое сообщение со Швецией после потопления лодками немецких пароходов несколько раз прекращалось, фрахт и страховые премии сильно возросли, пароходы вынуждены были совершать переход в территориальных шведских водах, что удлинило путь кораблей; пришлось организовать движение в конвоях. Все это сокращало грузооборот германского торгового тоннажа и влияло на внутреннее экономическое положение в Германии.

---

1) См. Приложение 5.

Таким образом, русский флот выполнил не только поставленные ему задачи, но и указанные дополнительные задачи, причем в выполнении всех их подводные лодки имели решающее значение.

Германское командование, вынужденное, вследствие угрозы английского флота, держать свои главные силы в Северном море, в то же время стремилось обеспечить за своим флотом господство в Балтийском море. Это было необходимо для сохранения нормальных торговых сношений со Швецией, что в 1915 году получило особо важное значение ввиду блокирования англичанами германского побережья Северного моря. Задача эта немцами решалась следующим образом: выделялся отряд кораблей, постоянно действующих в Балтийском море, на который возлагалось наблюдение за русским флотом и, в случае его выхода в направлении германского побережья, своевременное предупреждение частей Флота Открытого Моря для нападения на русский флот при его появлении в южной части Балтийского моря. Так как, развертываясь из Северного моря через Кильский канал, немцы могли не успеть встретить своевременно русский флот, в Кильской бухте всегда держалась поочередно одна эскадра Флота Открытого Моря, которая использовала это время для прохождения боевой подготовки и обеспечивала превосходство германских сил над русскими. Но даже при наличии германской эскадры в Киле для предотвращения нападения русских сил на побережье Германии или на торговые пути в южной части Балтики необходимо было обнаружить русский флот при его выходе из Финского залива. Отсюда проистекала и задача, поставленная постоянно действующему в Балтике германскому отряду,— установить систематическое наблюдение за устьем Финского залива. Для этого в составе отряда имелись крейсеры со скоростью хода, значительно превышающей скорость хода русских крейсеров. Одновременно этому же отряду кораблей поручалось затруднить русским выход в море путем постановки мин в устьи Финского залива и использования подводных лодок.

Вторым приемом, который должен был обеспечить господство германского флота в Балтике, являлись демонстративные операции значительных частей Флота Открытого Моря с целью показать русским, что немцы располагают в Балтийском море большими силами и тем удержать русских от активных действий. Одновременно при этих выходах немцы пытались поймать русский флот в ловушку, выманивая его слабыми силами в море. Уничтожением русского надводного флота, как немцы первоначально считали, решалась задача владения морем.

Этот план немцев потерпел неудачу.

Крейсерско-набеговая операция русского флота 2 июля, в результате которой в бою у Готланда немцы потеряли заградитель «Альбатрос», а у Рикскефта был подорван лодкой «Принц Адальберт», показала, что пассивность русского флота отнюдь нельзя считать обеспеченной.

Пришлось состав постоянно действующих сил в Балтике увеличить за счет перевода из Северного моря IV эскадры Флота Открытого Моря.

Заградительным операциям оказали значительную помеху русские лодки, в результате чего только две из намеченных операций удалось осуществить. Постоянное наблюдение за устьем Финского залива не удалось.

После неудачных операций в рижском направлении немцы под влиянием возросшей подводной угрозы вынуждены были отказаться от наблюдения за устьем Финского залива, организовав несение постоянного дозора на линии Люзерорт—Эстергарн.

В результате потопления подводной лодкой броненосного крейсера «Принц Адальберт» германское командование признало необходимым отказаться от походов линейных кораблей и броненосных крейсеров с целью демонстраций.

Нападение русских миноносцев на германский дозор на линии Люзерорт—Эстергарн и гибель крейсера «Бремен» с миноносцем, приписанная атаке подводной лодки, заставила немцев отменить несение дозора между Готландом и Курляндским побережьем и ограничиться лишь нерегулярными походами миноносцев и сторожевых кораблей до линии прежнего дозора.

Таким образом, от первоначального плана действий немцев ничего не осталось. Осенние заградительные операции русского флота, нанесшие немцам большой материальный ущерб, потопление лодками боевых и торговых кораблей в южной части моря под самым германским берегом свидетельствуют, что даже в южной части Балтики немцы не только не смогли обеспечить владения морем, но вынуждены были значительно ограничить плавание своих кораблей.

Возникшая уже в процессе кампании задача содействия флангу германской армии также не смогла быть выполнена германским флотом. Судьба Курляндского побережья была решена сухопутными войсками без участия германского флота. Помеха, созданная при этом последнему русскими подводными лодками, уже указывалась выше. Попытки овладеть Рижским заливом для помощи армии потерпели полную неудачу.

Таким образом, надо признать, что в то время как русские достигли бо́льших результатов, чем преследовали в своем первоначальном плане, немцы не смогли достигнуть целей, поставленных как первоначальным планом, так и возникших во время кампании. Не достигнув намеченных целей, немцы к тому же понесли большие потери. За кампанию 1915 года они потеряли: 1 броненосный крейсер, 2 легких крейсера, 7 миноносцев, 1 подводную лодку, 1 заградитель, 9 тральщиков, 1 прорыватель заграждения, 5 сторожевых кораблей, 26 пароходов.[1] В общей сложности погибло 53 корабля. Кроме того, 15 военных кораблей (из них 1 линейный крейсер и 3 легких крейсера) были подорваны торпедами или на минах.

В это же время русские потеряли: 2 канонерские лодки, 1 подводную лодку, 2 заградителя, 3 тральщика, 1 транспорт и 4 парохода, т. е. всего 13 менее ценных кораблей. Подорвались на минах

---

[1]) См. Приложение 5.

4 миноносца. По тоннажу русские потеряли в общей сложности 17800 т, немцы — 83500 т.

Таким образом, потери немцев во много раз превосходили русские.[1]) Сами немцы были вынуждены признать, что «многочисленные потери вызвали в стране понятное беспокойство. Сам кайзер на докладе о гибели сторожевого корабля «Фрея» и миноносца «S-177» высказал мнение, что война на Балтийском море очень богата потерями без соответствующих успехов.[2]) Хотя в изданном позже приказе кайзер смягчил свою оценку деятельности германских сил в Балтике, но этот приказ имел совершенно очевидную цель замаскировать понесенное немцами поражение. Дальнейшее ведение немцами войны (кампания 1916 года) это вполне подтверждает. С этого времени и на Балтийском море, аналогично сухопутному фронту, война приняла позиционный характер: большие корабли оставались в своих базах; активную деятельность продолжали лишь подводные лодки и миноносцы, несшие дозорную службу.

Если проигрыш немцами кампании 1914 года главным образом определялся успешным использованием русскими мин, а деятельность подводных лодок лишь усиливала эффект, достигнутый минами, то в 1915 году поражение немцев главным образом обусловливалось успешной деятельностью подводных лодок, а минно-заградительные операции флота усилили эффект, достигнутый лодками.

Если в кампанию 1914 года русское командование только еще нащупывало целесообразные приемы использования подводных лодок, то в 1915 году многие ошибки были уже исправлены и командование в значительной степени перешло к планомерному обслуживанию лодками постоянных позиций.

В использовании подводных лодок русским флотом в кампанию 1915 года можно отметить следующие этапы.

1. Использование лодок при бое на позиции. Согласно разработанному еще в зимний перерыв плану боя на центральной позиции, лодки должны были развертываться впереди ее в двух линиях. Расстояние между линиями было увеличено до 16—20 миль, лодкам второй линии надлежало, в случае прорыва противника, итти вслед за ним и атаковать его у кромки заграждения. Таким образом ошибки в плане 1914 года были выправлены.

Впереди минной позиции лодки развертывались и при бое в Ирбенском проливе и у Моонзунда. Такое развертывание лодок вполне себя оправдало. При прорывах в Рижский залив немцы дважды отказались от операции под влиянием атак и обнаружения лодок перед позицией. Наоборот, развертывание лодок, при ограниченном их количестве, позади позиции, как это было сделано при третьей рижской операции, повело к тому, что лодки бесцельно простояли во время боя позади надводных кораблей, а затем были оттянуты на новые позиции впереди минного заграждения у Моонзунда.

---

1) См. Приложение 5.
2) Ролльман, стр. 317.

Если бы все эти лодки были с самого начала развернуты впереди позиции, они несомненно могли бы оказать на противника гораздо большее воздействие.

2. Использование лодок на морских коммуникациях, германской армии. Как только лед позволил, русское командование начало посылку наиболее мореходных лодок в район Либава -Мемель и в южную часть Балтийского моря. Появление лодок в этих районах вызвало беспокойство у германского морского командования. В начале мая оно было вынуждено отказать в настоятельной просьбе армии о переброске морем в Либаву орудий и войск, которые невозможно было перевести туда сухим путем.

3. Систематическое использование лодок на позициях на путях движения кораблей противника. Использование лодок на позициях вблизи маяков, служащих противнику для определения места, вполне себя оправдало. Так, нахождение русских лодок у Богшера явилось причиной срыва двух немецких заградительных операций.

4. Использование лодок для защиты фланга русской армии. В период операций сухопутных войск в Курляндии русское командование, не имея возможности послать в среднюю часть Балтийского моря надводные корабли, высылало к побережью Курляндии малые подводные лодки. Лодки эти затрудняли действия германских кораблей по оказанию помощи флангу своей армии.

Так, обнаружение «Окуня» 28 мая сорвало обстрел «Беовульфом» Виндавы.

5. Использование лодок для обеспечения операций надводных сил. Аналогично с развертыванием лодок в 1914 году большие лодки занимали место непосредственно у баз противника, а менее мореходные лодки — на путях отхода своих сил. Развертывание лодок на путях движения кораблей вблизи от их баз вполне оправдало себя при крейсерской операции русских 2 июля, окончившейся боем у Готланда.

Один из броненосных крейсеров, высланных германским главнокомандующим на помощь кораблям, встретившимся с русскими крейсерами, был подорван «Е-9» у Риксхефта. Второй крейсер был вынужден вернуться в базу. Таким образом, германские корабли лишились поддержки.

При возвращении русских крейсеров выявилась недостаточно четкая организация взаимодействия крейсеров с развернутыми на путях отхода русскими лодками, поскольку они были приняты крейсерами за неприятельские. Видимо, командиры крейсеров не были точно осведомлены об их местонахождении. Несомненной ошибкой командующего отрядом было возвращение непреследуемых противником кораблей через позиции развернутых в море лодок.

6. Организация систематической позиционной службы у баз противника. По окончании рижских операций русское командование начало систематическую посылку подводных лодок к Либаве. По возможности посылались одни и те же лодки, с задачей уничтожения кораблей противника.

Лодкам удалось выявить фарватеры и систему их ограждения. Находящейся на этой позиции «Е-18» удалось 23 октября утопить германский броненосный крейсер «Принц Адальберт».

7. **Использование лодок в борьбе с торговлей противника.** Для этой цели были использованы в Балтийском море большие, а в Ботническом заливе — малые русские лодки. Лодкам для действия назначались обширные районы, но запрещалось заходить в территориальные шведские воды и требовалось соблюдать нормы призового права. В первые дни торговой войны деятельность лодок была весьма успешна. Организация немцами движения торговых кораблей в территориальных шведских водах и движение через опасные районы ночью значительно снизили успехи лодок.

8. **Использование подводных лодок в борьбе с лодками противника.** Расшифровывая радиограммы немцев, русское командование несколько раз имело возможность знать заранее места, куда должны были притти лодки противника. В эти районы несколько раз посылалась «Минога», но её действия не имели успеха — лодке не удалось подкараулить немецкую лодку. Надо отметить, что тип лодки для этой цели был выбран неудачно. «Минога» не могла долго находиться под водой, время погружения под воду было велико (порядка 3-х минут), а скорость хода под водой крайне мала.

9. **Использование лодок для постановки мин.** Командование предполагало с помощью лодок засорить минами прибрежные фарватеры немцев, где скрытные постановки с надводных кораблей были невозможны.

Вследствие отсутствия в составе Балтийского флота специально построенных заградителей, гибели «Акулы» и неполадок с приспособлениями для постановки мин, установленных на «Вепре» и «Барсе», попытки использовать подводные лодки для заградительных операций не увенчались успехом.

Правильному и систематическому использованию русским командованием подводных лодок мешало ограниченное количество их и низкое состояние их материальной части.

Малое количество лодок и непрерывное нахождение части лодок в ремонте приводило к тому, что при операциях немецкого флота русское командование вынуждено было высылать на позиции все способные действовать лодки. Вследствие отсутствия в резерве лодок, командующий был лишен возможности реагировать на изменившуюся обстановку. По окончании операции не представлялось возможным выслать очередные лодки на позиции. В результате планомерное обслуживание лодками позиций нарушалось на длительное время. Начавшееся первоначально плановое обслуживание лодками позиций было в силу этих причин нарушено первой же крупной операцией немцев по овладению Рижским заливом и не могло быть налажено до тех пор, пока командование не убедилось в отсутствии у противника намерений вновь повторить эту операцию.

Подводным лодкам, как правило, основной задачей ставилась атака кораблей противника. Если разведка и выполнялась ими, то главным образом для обеспечения собственной дальнейшей деятель-

ности. Разведка с целью выявления наличия сил противника выполнялась обычно по собственной инициативе командиров лодок. Это объясняется, с одной стороны, недостатками радиосвязи лодок, а, с другой, вообще недостаточным вниманием русского командования к корабельной разведке.

Высылая лодки в море, командование обязывало их для получения последних распоряжений заходить к маяку Дагерорт, на котором имелся пост службы связи, связанный телефоном с Ревелем. При возвращении в базу лодки были также обязаны заходить к Дагерорту и через него запрашивать разрешение на возвращение. Таким способом происходило опознавание лодки. Такая система сокращала радиопереговоры, обеспечивала вполне безопасное опознавание лодок. Вместе с тем, постоянные подходы лодок к одному и тому же месту повели к его обнаружению немецкими лодками. Это давало последним возможность благоприятной атаки русских и английских подводных лодок. Положение еще более осложнялось, когда выходили в море или возвращались сразу несколько лодок—лодки пытались атаковать друг друга, уклонялись от своей же и, наоборот, не уклонялись от неприятельской лодки. Несомненно правильнее было организовать несколько таких постов на Эзеле и Даго.

Отсутствие в распоряжении командования лодок, находящихся в готовности к выходу, влекло за собой невозможность быстрого развертывания лодок на позиции в случае надобности. В результате, несмотря на то что командование из расшифрованных радиограмм своевременно узнавало о проводимых немцами операциях, лодки с выходом на позиции опаздывали.

Лодки, находясь на позициях, не имели связи с базой, вследствие этого командование было лишено возможности переразвернуть лодки в связи с новыми данными обстановки. Так, командующий не смог направить «Акулу» для атаки подорванного «Мольтке», «Е-9»—для атаки подорванного «Данцига».

Лодкам назначалась, как правило, лишь одна позиция, без запасной. Противник, обнаружив лодку, в дальнейшем избегал приближаться к месту ее обнаружения, вследствие этого пребывание ее на той же позиции становилось бесцельным. Так было с «Акулой» и «Е-9» при третьей рижской операции—немцы, обнаружив обе лодки, располагали свои курсы вне их позиций, и таким образом избегли их атак.

Перед выходом на позицию лодки часто получали недостаточную информацию об обстановке. Иногда они не знали о нахождении вблизи на позиции другой лодки. Бывали случаи, когда лодка пересекала позицию, не зная, что она занята другой своей лодкой. Так, во время операций у Курляндского побережья «Минога» едва не атаковала оказавшуюся вблизи «Е-9». Недостаточная осведомленность о нахождении в море неприятельских сил привела к тому, что «Е-9» 8 мая покинула позицию у Либавы, как раз в то время, когда туда стягивалось большое количество кораблей противника. Между тем о готовящейся операции у Либавы командованию было известно еще до выхода в море «Е-9». Аналогичный случай произошел с той же лодкой в начале третьей рижской операции.

Пути движения лодок на позиции и обратно часто не нормировались. Это приводило к перекрещиванию курсов и встрече лодок в море. Несколько раз при этих встречах лодки пытались атаковать свою же лодку. В этом отношении особенно поучительным является случай встречи 29 сентября в районе банки Южная Средняя подводных лодок «Е-19» и «Е-8».

В течение кампании подводными лодками было произведено 53 атаки и выпущено 94 торпеды, из них успешных атак было 10 при 11 попаданиях торпед.[1]) Это дает 19% успешных атак и 12% попавших торпед.

Промахи русских подводных лодок объясняются: недостаточной отработкой вопросов торпедной стрельбы с подводных лодок и недостатками в материальной части торпедного вооружения лодок.

Как указывалось, еще перед началом войны стала очевидна неудовлетворительность принятого на лодках метода стрельбы, при котором торпеды выпускались веером с растворением в 5—10°. Так как нового метода стрельбы разработать до начала войны не успели, то и продолжали держаться прежнего метода. В зиму 1915-1916 гг. были образованы специальные курсы командиров лодок, на которых вопросам стрельбы было уделено особое внимание, и уже в 1916 году русские лодки по выполнению атак дали результаты выше, чем английские.

В итоге произведенных проверок оказалось, что многие торпеды не обладали необходимой герметичностью. Особенно страдали торпеды, находившиеся в наружных решетчатых аппаратах (а их на лодках было больше, чем внутренних трубчатых). Такие торпеды, конечно, не могли дать правильного хода. Еще хуже обстояло дело с самими решетчатыми аппаратами: часто торпеда освобождалась из аппаратов слишком поздно, вследствие чего она получала неправильное направление; а иногда происходили и поломки торпед. Недостатки эти в течение 1916 года были в значительной степени ликвидированы.

Ночных атак ни русские, ни английские лодки в 1915 году производить не умели. Вследствие этого лодками был упущен целый ряд случаев, благоприятных для атаки противника. На это обстоятельство также было обращено внимание, и лодки получили ночные прицелы, позволившие им выполнять атаку ночью, находясь в позиционном положении.

Вооружение лодок пушками вполне оправдало себя. Особенно необходимыми они оказались в операциях против торговых кораблей и как средство для самообороны при встречах с самолетами противника. Оценив значение пушек на лодке, командиры стали стремиться увеличить их калибр, чтобы повысить дальнобойность и эффект действия снарядов.

Гибель «Акулы» и неудачные испытания минных приспособлений «Вепря» явились причиной того, что идея минных постановок с существующих подводных лодок не встречала сочувствия в среде подводников, и не получила с их стороны должного внимания.

---

[1]) См. Приложения 6, 7 и 8.

Условия кампаний 1914 и 1915 годов потребовали боевых походов лодок в суровых зимних условиях. Лодки доказали возможность использования их в зимнее время; но вместе с тем выявился целый ряд трудностей, связанных с обмерзанием различных частей лодок. Преодолевать эти трудности было бы значительно легче, если бы заранее предусматривалась возможность боевых действий лодок в зимних условиях.

Неподготовленность личного состава подводных лодок к длительному плаванию вдали от берегов сказалась, когда лодкам приходилось длительное время находиться в море без определений по береговым знакам. Пренебрежение течениями и сносом в свежую погоду приводило к тому, что лодки не раз проходили через русские же линии заграждения.

В течение кампании лодки неоднократно пересекали в надводном положении неприятельские и свои минные заграждения и только «Акула», видимо, взорвалась на мине. Такое же явление наблюдалось и в последующие годы. Объясняется это малой шириной корпуса лодки, вследствие чего при нормальных минных интервалах, практиковавшихся в то время, вероятность подрыва лодки на мине была не велика. Таким образом, минные заграждения того времени оказались весьма слабой защитой от подводных лодок.

В своей боевой деятельности лодкам пришлось столкнуться со всеми существовавшими в то время средствами противолодочной обороны: сетями, минами, противолодочными тралами, начавшими входить в действие глубинными бомбами и, наконец, тараном.

Много раз лодки оказывались в весьма тяжелых и опасных положениях. Только высокая выучка личного состава в управлении лодкой и его выдержка спасала от казавшейся неизбежной гибели. Несмотря на крайне низкую материальную часть, отсутствие боевого опыта, на весьма активное использование лодок в 1915 году,— за две кампании русские потеряли всего лишь одну лодку.

За два года войны потери русского флота как в военных, так и в торговых кораблях выразились в 29 тысяч тонн. За это же время аналогичные потери германского флота составляли более 105 тысяч тонн. [1])

В итоге этих кампаний русский флот заставил немцев оставить попытки обеспечить за собой господство на Балтийском море. Германский флот вынужден был отказаться и от активной деятельности на последующее время.

Достигнутый русским флотом успех в основном определялся активным использованием подводных лодок и активными минно-заградительными операциями миноносцев и крейсеров, поддерживаемых линейными силами флота.

---

[1]) См. Приложение 5.

Приложение 1.

СОСТАВ РУССКОГО БАЛТИЙСКОГО ФЛОТА в 1914 и 1915 годах.

Корабли, находившиеся в строю к началу войны.

Класс и название кораблей	Год спуска	Водоизмещение в т	Скорость хода в узлах	Артиллерия калибр в мм	Торпедные аппараты	Примечание
1	2	3	4	5	6	7
Линейные корабли (4):						
„Имп. Павел I“	1907	17400	17,5	4—305 14—200 12—120 2— 47	3	
„Андрей Первозванный“	1906					
„Слава“	1903	13500	17	4—305 12—152 8— 75 2— 47	—	
„Цесаревич“	1901	13000	16	4—305 12—152 10— 75 2— 47	—	
Броненосные крейсеры (6):						
„Рюрик“	1906	16000	21	4—254 8—200 20—120 3— 47	2	
„Адмирал Макаров“ . .	1906	7800	21	2—203 8—152 2— 75	2	
„Паллада“						„Паллада“ погибла в 1914 г.
„Баян“	1907	7800	21	2—203 8—152	2	
„Россия“	1896	12200	19	4—203 22—152 15— 75		
„Громобой“	1897	13200	19	4—203 22—152 4—75 4—47	2	

Класс и название кораблей	Год спуска	Водоизмещение в т	Скорость хода в узлах	Артиллерия калибр в мм	Торпедные аппараты	Примечание
1	2	3	4	5	6	7
Легкие крейсеры (4):						
„Богатырь"	1901	6600	23	16—130 1— 75 2— 47	2	
„Олег"	1903	6600	23		2	
„Аврора"	1900	7000	20	14—152 10—130 4— 75	—	
„Диана"	1899	7000	20		—	
Эскадренные миноносцы (46):						
„Новик"	1911	1300	36	4—100	4 двойн.	
4 типа „Охотник" . . .	1905—06	625	25	3—100 6— 57	3	
4 типа „Гайдамак" . . .	1905—06	710	25	2—100 1— 37	3	
4 типа „Эмир Бухарский"	1905—07	650	25	2—100 2— 37	3	
8 типа „Украина" . . .	1904—07	700	25	3—100 1— 40	2	
8 типа „Бдительный" . .	1906	450	27	2— 75	3	
9 типа „Сторожевой" . .	1905—06	400	26	2— 75	2	
8 типа „Легкий"	1905	400	26	2— 75	2	
Подводные лодки (8):						
„Акула"	1909	370/475	12,5/6,5	1— 47	8	Погибла в 1915 г.
„Макрель"	1906	150/180	8,5/5	—	4	

Класс и название кораблей	Год спуска	Водоизмещение в т	Скорость хода в узлах	Артиллерия калибр в мм	Торпедные аппараты	Примечание
1	2	3	4	5	6	7
„Окунь"	1907	150/180	8,5/5	—	4	
„Минога"	1908	120/150	10,5/4,5	1— 37	2	
„Кайман", „Крокодил", „Дракон", „Аллигатор"	1909—10	410/480	10,5/7,5	1— 47	6	
Канонерские лодки (7):						
„Храбрый"	1895	1800	14	5—130 3— 47	—	
„Грозящий"	1890	1800	12	2—152 2— 75	—	
„Хивинец"	1905	1360	11	2—120 8—75	—	
„Сивуч", „Кореец", „Бобр", „Гиляк" . . .	1907	800/1100	12	2—120 4— 75	—	„Сивуч" и „Кореец" погибли в 1915 г.
Минные заградители (5):					Число мин.	
„Амур"	1907	3200	17	9—120	320	„Енисей" погиб в 1915 г.
„Енисей"	1906					
„Нарова"	1873—1911	4500	12	4— 75	600	
„Волга"	1905	1700	13	4— 47	230	
„Ладога"	1865	6100	12	4— 47	—	Погибла в 1915 г.

Корабли, вступившие в строй в 1914 и 1915 годах.

Класс и название кораблей	Год спуска	Водоизмещение в т	Скорость хода в узлах	Артиллерия калибр в мм	Торпедные аппараты	Примечание
1	2	3	4	5	6	7
Линейные корабли						
„Гангут" . . . . „Петропавловск" . . . . . „Севастополь" . . . . . . „Полтава"	1911	23400	23	12—305 16—120 2— 75 1— 47	4	Вступили в строй в начале зимы 1914-15 гг.
Эскадренные миноносцы						
„Победитель" . . . . „Забияка" . . . . „Гром"	1912	1260	35	4—100	9	Вступили в строй осенью 1915 г.
Подводные лодки						
„Барс" . . . . „Гепард" . . . . „Вепрь"	1912	$\frac{650}{782}$	$\frac{10}{8}$	2—47	12	Вступили в строй во второй половине кампании 1915 г.
„Е-1" . . . . „Е-9"	1912	—	—	—	4	Пришли в Балтийское море в октябре 1914 г.
„Е-8" . . . . „Е-18" . . . . „Е-19"	1912—13	$\frac{750}{860}$	$\frac{15}{9,5}$	1—47	5	Пришли в Балтийское море в середине кампании 1915 г.
№ 1 . . . . № 2 . . . . № 3	1913	$\frac{35}{45}$	$\frac{8}{6}$	—	2	Вступили в строй в конце кампании 1914 г. Во второй половине кампании 1915 г. отправлены на Белое и Черное моря
„Сом" . . . . „Щука"	1906—7	$\frac{100}{125}$	$\frac{9}{6,5}$	1—37	1	Перевезены в середине кампании 1915 г. из Черного моря

СОСТАВ КОРАБЛЕЙ ГЕРМАНСКОГО ФЛОТА

к началу войны, находившихся в Северном и Балтийском морях.

Класс и название кораблей	Год спуска	Водоизмещение в т.	Осадка	Скорость хода в узлах	Артиллерия калибр в мм	Торпедные аппараты	Команда	Примечание
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Линейные корабли (36):								
„Кениг“ „Гросс. Курфюрст“ „Маркграф“	1913	25800	8,3	21,5	10—305 14—150 12— 88	5	1100	
„Кениг Альберт“ „Принц-регент Луитпольд“ „Кайзерин“ „Фридрих дер Гроссе“ „Кайзер“	1912/1911	24700	8,3	20,5/23,5	10—305 14—150 12— 88	5	1088	
„Ольденбург“ „Тюринген“ „Остфрисланд“ „Гельголанд“	1910/1909	22800	8,2	20,8/21,3	12—305 14—150 14— 88	6	1106	
„Позен“ „Рейнлянд“ „Вестфален“ „Нассау“	1908	18900	8,1	20,0/20,3	12—280 12—150 16— 88	6	966	
„Шлезиен“ „Шлезвиг-Гольстейн“ „Поммерн“ „Ганновер“ „Дейчлянд“	1906/1904	13200	7,7	18,5/19,3	4—280 14—170 20— 88	6	743	
„Лотринген“ „Пруссия“ „Гессен“ „Эльзас“ „Брауншвейг“	1904/1902	13200	7,7	18,0/18,7	4—280 14—170 18— 88	6	743	
„Мекленбург“ „Швабен“ „Церинген“ „Веттин“ „Вительсбах“	1900/1901	11800	7,7	17,0/18,0	4—240 18—150 12— 88	6	683	
„Кайзер Барбаросса“ „Карл дер Гроссе“ „Вильгельм“ „Кайзер Вильгельм II“ „Кайзер Фридрих III“	1900/1896	11150	7,8	17,5/18,0	4—240 14—150 14— 88	5	622	

Класс и название кораблей	Год спуска	Водоизмещение в т	Осадка	Скорость хода в узлах	Артиллерия калибр в мм	Торпедные аппараты	Команда	Примечание
1	2	3	4	5	6	7	8	9
„Верт" . . . . „Бранденбург"	1892 1891	10060	7,4	17,0	6—280 8—105 8—88	—	579	
Броненосцы береговой обороны (8):								
„Эгир" . . . . „Один"	1895 1894	4150	5,3	15,5	3—240 10—88	4	307	
„Гаген" . . . . „Хеймдаль" . . . . . . „Гильдебранд" . . . . . „Фритхиоф" . . . . . . „Беовульф" . . . . . . „Зигфрид"	1893 1889	4100	5,3	15,0	3—240 10—88	4	307	
Линейные крейсеры (5):								
„Дерфлингер"	1913	—	—	30	8—305 12—150 12—88	—	—	
„Зейдлиц" . . . . „Мольтке"	1911 1910	25000 23500	8,2 8,2	26,5 28,4	10—280 12—150 12—88	4	1013	
„Фон-дер-Танн"	1909	19400	8,1	28,1	8—280 10—150 16—88	4	911	
„Блюхер"	1908	15800	8,0	25,8	12—210 8—150 16—88	4	888	Погиб в 1915 г.
Броненосные крейсеры (6):								
„Иорк" . . . . „Роон"	1904 1903	9500	21,5	7,3	4—210 10—150 14—88	4	633	„Иорк" погиб в 1914 г.
„Фридрих-Карл" . . . . . „Принц Адальберт" . .	1902 1901	9000	7,3	21,0	4—210 10—150 10—88	4	591	„Фридрих-Карл" погиб в 1914 г. „Принц Адальберт" погиб в 1915 г.

Класс и название кораблей	Год спуска	Водоизмещение в т	Осадка	Скорость хода в узлах	Артиллерия калибр в мм	Торпедные аппараты	Команда	Примечание
1	2	3	4	5	6	7	8	9
„Принц Генрих“	1900	8900	7,3	20,5	2—240 10—150 10—88	4	567	
„Фюрст-Бисмарк“	1897	10700	7,9	19,0	4—240 12—150 10—88	6	594	
Крейсеры (34):								
„Росток“	1912	4900	5,2	27,3	12—105	2	373	
„Штральзунд“ . . . . . „Страсбург“ . . . . . . „Магдебург“	1911	4550	5,1	27,6 28,3				„Магдебург“ погиб в 1914 г.
„Кельн“ . . . . „Аугсбург“ . . . . . . „Майнц“ . . . . „Кольберг“	1909	4350	5,0	26,3 27,2	12—105	2	379	„Кельн“ погиб в 1914 г. „Майнц“ погиб в 1914 г.
„Штеттин“ . . . . „Штутгарт“	1907 1906	3470	4,8	23,0 25,7	10—105	2	322	
„Данциг“ . . . . „Мюнхен“ . . . . „Любек“	1905 1903	3250	5,0	23,0 23,5	10—105	2	303	
„Берлин“ . . . . „Гамбург“ . . . . „Бремен“	1905 1903	3250	5,0	23,0 23,5	10—105	2	303	„Бремен“ погиб в 1915 г.
„Ундине“ . . . . „Аркона“ . . . . „Фрауенлоб“	1902	2700	5,0	21,5	10—105	2	281	„Ундине“ погиб в 1915 г.
„Медузе“ . . . . „Амазоне“ . . . . „Ариадне“ . . . . „Тетис“ . . . . „Нимфе“	1900 1899	2650	5,0	21,5 22,0	10—105	2	275	„Ариадне“ погиб в 1914 г.
„Ниобе“ . . . . „Газелле“	1899 1898	2600	5,0	21,6 19,5	10—105	2	275 268	„Газелле“ подорван и выведен из строя в 1914 г.

Класс и название кораблей	Год спуска	Водоизмещение в т	Осадка	Скорость хода в узлах	Артиллерия калибр в мм	Торпедные аппараты	Команда	Примечание
1	2	3	4	5	6	7	8	9
„Гела"	1895	2040	4,5	19,5	4— 88 6— 50	3	191	„Гела" погиб в 1914 г.
„Фрейя" . . . . „Герта" . . . . „Ганза"	1897/1898	5660	6,2	19,0	2—210 8—150 14— 88	3	636	
„Кайзерин Аугуста" . .	1892	4050	6,7	21,0	12—150 8— 88	5	436	
„Гефион"	1895	3770	5,8	19,0	10—105 6— 50	2	302	
„Ирене" . . . . „Принц Вильгельм" . .	1887	4300	6,4	18,0	4—150 8—105 6— 50	3	350	
Малые крейсеры (4):								
„Фальке" . . . . „Буссард"	1891 1890	1630	4,8	15	8—105 5— 37	2	165	
„Эбер" . . . . „Пантер"	1903 1901	900 1000	3,3 3,2	14,0	6— 37 2—105	—	126 130	
Миноносцы (187):								
Эскадренных миноносцев—140 . . . . . . Малых—47	1913/1887	656/150	3,2/2,0	32,9/21,0	2— 88/1— 50	4/1	— —	
Подводные лодки (27):								
„U-21"—„U-26"	1913	600/800	1,1	17/9	—	4	32	
„U-13"—„U-20"	1913	500/640	1,2	14,5/8	—	4	26	
„U-9"—„U-12"	1912	400/550	1,2	14/8	—	4	23	
„U-5"—„U-8"	1911	400/500	1,0	13,5/7	—	4	23	
„U-3"—„U-4"	1909	420/510	1,0	11,5/7,5	1—50	4	18	
„U-2"	1908	230/290	0,9	12/6,5	—	2	—	
„U-1"	1906	190/230	1,0	11/6,7	—	1	16	
„U-A"	1913	240/330	—	14/8	1—50	3	—	

Приложение 3.

СОСТАВ ГЕРМАНСКИХ МОРСКИХ СИЛ,
постоянно действовавших в Балтийском море к началу войны.

Класс и наименование кораблей	Год спуска	Водоизмещение в т	Скорость в узлах	Артиллерия калибр в мм	Торпедные аппараты	Примечание
1	2	3	4	5	6	7
Крейсеры (9):						
„Магдебург"	1911	4550	27,6	12—105	2	Погиб в 1914 г.
„Аугсбург"	1909	4350	27,0	12—105	2	
„Любек"	1904	3250	23,5	10—105	2	
„Ундине"	1902	2700	21,5	10—105	2	
„Амазоне"	1900	2650	21,5	10—105	2	
„Тетис"	1900	2650	21,8	10—105	2	
„Газелле"	1898	2600	19,5	10—105	2	Подорвался в начале 1915 г. и исключен из списков флота
„Пантер"	1901	1000	14,0	2—105, 6—37	—	Переименов. в канонерскую лодку
„Фрейя"	1897	5660	19,0	2—210 6—150	3	
Миноносцы (16):						
„V-25", „V-26"	1913—14	650	32,5	2—88	8	
„V-186"	1910	650	32,5	2—88	8	
„D-10"	1898	350	28	5—52	4	
Т-91, 93, 94, 97, 102, 167 и „Кармен"	1898—1900	400	26	3—50	6	
Т-27, 58, 60, 63, 65 . . .	1897	170	22—25	1—52	3	
Подводные лодки (4)						
„U-3", „U-4"	1909	420/510	$\frac{11,5}{7,5}$	1—50	4	
„U-A"	1913	240/330	$\frac{14}{8}$	1—50	3	
„U-1"	1906	190/230	$\frac{11}{6,7}$	—	1	
Вспомогательные заградители (5):						
Дозорные корабли (12):						
Тральщики и вспом. корабли						

17*

Приложение 4.

СОСТАВ ГЕРМАНСКИХ МОРСКИХ СИЛ,

постоянно действовавших в Балтийском море к началу кампании 1915 года

Класс и название кораблей	Год спуска	Водоизмещение в т	Скорость хода в узлах	Артиллерия калибр в мм	Торпедные аппараты	Примечание
1	2	3	4	5	6	7
Крейсеры (9):						
„Роон“	1903	9500	21,5	4—210 10—150 14—88	4	
„Принц Адальберт“ . .	1901	9000	21	4—210 10—150 12—88	4	Погиб в 1915 г.
„Принц Генрих“	1900	8900	20,5	2—240 10—150 10—88	4	
„Аугсбург“	1909	4350	27	12—105	2	
„Любек“	1904	3250	23,5	10—105	2	
„Ундине“	1902	2700	21,5	10—105	2	Погиб в 1915 г.
„Амазоне“	1900	2650	21,5	10—105	2	
„Тетис“	1900	2650	21,8	10—105	2	
„Пантер“	1901	1000	14	2—105 6—37	—	
Миноносцы (20):						
„S-113“	1901	400	26	3—50	3 дв.	
„S-120“, „S-121“ . . . . „S-122“, „S-123“ . . . . „G-126“, „G-127“	1903—04	470—485	27	3—50	3 дв.	
„G-128“, „G-129“ . . . . „G-130“, „G-131“	1904—05	485	27	3—50	3 дв.	
„G-132“, „G-134“ . . . . „G-135“, „G-136“	1905—06	490	27	4—52	3 дв.	
„G-138“, „G-139“ . . . . „G-141“, „G-142“ . . . . „G-148“	1906—07	530	30	1—88, 3—50	3 дв.	
Подводные лодки:						
„U-3“, „U-4“	1904	420/510	11,5/7,5	—	4	
„U-A“	1913	240/330	14/8	—	3	

Потери русского и германского флотов за кампании 1914 и 1915 годов

№№ по порядку	Класс и наименование корабля	Водоизмещение в т	Район гибели	Дата	Причина гибели	Примечание
	Погибли:	**1914 год**				
	Русский флот					
1	Крейсер „Паллада“	7800	Устье Финского залива	11.10	Торпеда с п. л.	Видимо детонировали погреба
2	Миноносец „Исполнительный“	400	Устье Финского залива	12.12	Не выяснена	Шли с минами в штормовую погоду
3	Миноносец „Летучий“					
4	Тральщик „Проводник“	150	Устье Финского залива	27.8	Мина	
5	П/х „Улеаборг“	—	Раумо	7.9	Арт. огонь	
6	П/х „Вормс“	—	Район Либавы	25.10	Мина	
7	Тральщик № 7	700	К зюйду от Гангэ	22.9	„	
8	„ № 8					
	Всего 8 кораблей	10200	—	—	—	
	Германский флот					
1	Броненосный крейсер „Фридрих Карл“	9000	Район Мемеля	17.11	Мина	
2	Крейсер „Магдебург“	4550	У Оденсхольма	26.8	Сел на камни	
3	Миноносец „S-124“	465	Район Зунда	23.11	Столкновение	
4	„ „Т-50“	170	В Данцигском заливе	27.9	Затонул в штормовую погоду	
5	Тральщик „Гогенцолерн“	—	У б. Штольпе	61.15	Мина	

№№ по порядку	Класс и наименование корабля	Водоизмещение в т	Район гибели	Дата	Причина гибели	Примечание
6	Вспомог. судно „Сенатор Штранде“	—	К норду от Риксхефта	18.12	Арт. огонь	Потоплен крейсером „Тетис“
7	П/х „Аугустенбург“	—	Район Бельта	3.10	Мина	
8	П/х „Грете Хуго Стинес“	1551	В Данцигском заливе	15.1.15	„	
9	П/х „Город Любек“	1738	Южная часть Б. М.	Конец декабря	„	
10	П/х „Леббин П“	—				
11	П/х „Латона“	649	Банка Штольпе	4.1.15	„	
12	П/х „Стокгольм“	806	Южная часть Б. М.	Конец декабря	„	
13	П/х „Эльга Хуго Стинес“	1735	„	Конец декабря	„	
14	Лоцм. п/х „Эльбинг“	560	Район Мемеля	17.11	„	
	Всего 14 кораблей, из них 5 боевых кораблей	21200	—	—	—	
	Боевые повреждения получили:					
1	Крейсер „Аугсбург“	4350	Южная часть Б. М.	25.1.15	Мина	
2	„ „Газелле“	2600	У Арконы	25.1.15	„	Исключен из состава флота
3	Миноносец V-26	640	Район Оденсхольм	26.8.14	Арт. огонь русских кр-ров	
	Всего 3 корабля	7590	—	—	—	

№№ по порядку	Класс и наименование корабля	Водоизмещение в т	Район гибели	Дата	Причина гибели	Примечание
	Погибли:		**1915 год**			
	Русский флот					
1	Минный заградитель „Енисей" .	3200	Район Балт. порта	5.6	Торп. п. л.	
2	„ „ „Ладога" .	6100	Район Эре	15.8	Мина п. л.	
3	Канонерская лодка „Сивуч" . .	960	В Рижском заливе	19.8	Арт. огонь	
4	„ „ „Кореец" .	1100	В Рижском заливе	20.8	Взорван своей командой	
5	Подводная лодка „Акула" . . .	370/475	Неизвестен	Между 22—11 — —2.12	Неизвестна	
6	Тральщик № 1	450	Район Оденсхольма	15.9	Мина	
7	„ № 4	223	Район Оденсхольма	5.11	Торп. п. л.	
8	„ № 6	147	Устье Финского залива	22.8	Сети	
9	Транспорт „Печора"	1982	Район Наргена	25.8	Торпеда п. л.	
10	П/х „Дагмар"	50—60	Рижский залив	19.8	Арт. огонь миноносца	
11	П/х „Сербино"	2200	Район Вормса	17.8	Торпеда п. л.	

№№ по порядку	Класс и наименование корабля	Водоизмещение в т	Район гибели	Дата	Причина гибели	Примечание
12	П/х „Бригит"	200	Район Оландских о-в	7.11	Подр. патр. п. л.	
13	П/х „Фрак"	850	Район Оландских о-в	23.4	▪	
	Всего: 9 военных кораблей	14500	—	—	—	
	4 торговых корабля . . .	3300	—	—	—	
	Итого 13 кораблей	17800	—	—	—	
	Получили боевые повреждения					
1	Миноносец „Амурец"	710	В Ирбене	12.8	Подорвался на русских сетях	
2	„ „Забияка"	1260	В устье Финского залива	6.1.16	На мине	
3	„ „Охотник"	740	Район Сворбе		Мина	
4	„ „Страшный"	700	В Ирбене	27.8	Мина	
	Всего: 4 корабля	3410	—	—	—	
	Погибли:					
	Германский флот					
1	Брон. крейсер „Принц Адальберт"	9000	Район Либавы	23.10	Торпеда п. л.	
2	Крейсер „Бремен"	3250	В средней части Б. М.	17.12	Мина	

№№ по порядку	Класс и наименование корабля	Водоизмещение в т	Район гибели	Дата	Причина гибели	Примечание
3	Крейсер „Ундине"	2700	К весту от Борнгольма	7.11	Торпеда п. л.	
4	Минный загр. „Альбатрос" . . .	6800	Район Готланда	1.7	Арт. огнем русск. крейсеров	Выбросился на берег
5	Миноносец V-99	1250	В Ирбене	16.8	Мина	
6	„ V-107	650	Район Либавы	8.5	„	
7	„ V-191	650	В средн. части Б. М.	17.12	„	
8	„ S-31	640	В Рижск. заливе	19.8	„	
9	„ S-128	480	Район Либавы	7.5	„	
10	„ S-177	640	Район Виндавы	23.12	„	
11	„ А-3	135	Южн. часть Б. М.	7.11	Неизвестна	
12	Подводная лодка „U-26"	600	Неизвестен	Около 29.8	„	
13	Стор. корабль „Норбург"	—	К весту от Люзерорта	19.11	Арт. огн. миноносцев	
14	„ „ „Фрейя"	—	Район Виндавы	23.12	Мина	
15	Прорыватель загражд. „Аахен" .	1700	Район Готланда	30.7	Торпеда п. л.	
16	Тральщик Т-46	170	В Ирбене	15.8	Мина	
17	„ Т-47	170	} Район Штольпе	29.5		
18	„ Т-51	170			„	
19	„ Т-52	170	В Ирбене	8.8	„	
20	„ Т-57	170	К весту от Борнгольма	5.4	„	

№№ по порядку	Класс и наименование корабля	Водоизмещение в т	Район гибели	Дата	Причина гибели	Примечание
21	Тральщик Т-58	170	В Ирбене	8.8	Мина	
22	„ Т-100	170	Район Засснитца	15.10	Столкновение	
23	„ „Бунте-Ку“	150	Район Виндавы	28.6	Мина	
24	„ № 4	—	Район Брюстерорта	Декабрь	Посадка на камни	
25	Дозорный корабль „Бинц“	—	Зап. часть Б. М.	„	Мина	
26	Дозорный корабль (?)	—	—	—	—	Имеются только общие указания о их гибели
27	Дозорный корабль (?)	—	—	—	—	
	Всего: 27 кораблей	29835	—	—	—	
	+6 кораблей (тоннаж не известен)	—	—	—	—	
	уничтожено: лодками 3 кор.	13400	—	—	—	
	„ минами 16 кор.	8730	—	—	—	
	Получили боевые повреждения:					
1	Лин. крейсер „Мольтке“	23500	К весту от Ирбена	19.8	Торп. п. л.	
2	Бр. крейсер „Принц Адальберт“	9000	Рикскефт	2.7	„	
3	Крейсер „Тетис“	2650	Ирбен	8.8	Мина	
4	„ „Любек“	3250	Средн. ч. Б. М.	13.1.15	„	
5	„ „Данциг“	3250	„	25.11	„	
6	Миноносцы: S-144	640	Ирбен	8.8	„	
7	„ S-148	530	Эстергарн	5.6	Торп. пл.	

№№ по порядку	Класс и наименование корабля	Водоизмещение в т.	Район гибели	Дата	Причина гибели	Примечание
8	Миноносцы: S-149	530	Брюстерорт	14.10	Мина	
9	„ G-128	480	„	—	„	
10	„ G-144	570	„	—	„	
11	Тральщики: Т-49	170	Стило	24.5	„	
12	„ Т-54	170	„	24.5	„	
13	„ Т-77	170	Ирбен	19.8	„	
14	„ Т-144	170	„	—	„	
15	Авиаматка „Глиндер“	—	„	3.7	„	Впоследствии разоруж.
	Всего: 15 кораблей	45080	—	—	—	
	Подорвано лодками . . .	33000	—	—	—	
	На минах	12000	—	—	—	
	Погибли:					
	Торговые корабли					
1	„Дора Хуго Стинес“	3000	Эстергарн	5.6	Торп. п. л.	
2	„Урсула Фишер“	1300	В районе Мемеля	1.7	Мина	
3	„Маргарете“	400	Район Стило	5.10	Арт. огн. п. л.	

№№ по порядку	Класс и наименование корабля	Водоизмещение в т	Район гибели	Дата	Причина гибели	Примечание
4	„Свиония"	2800	Район Засснитца	3.10	Арт. огн. п. л.	Выбр. на камни
5	„Вальтер Леохардт	1261	Район Утклипана	11.10	Подр. патр. п. л.	
6	„Германия"	1933	Район Утленгапа	11.10	Арт. огн. и подр. патр. п. л.	
7	„Гутруне"	3246	К югу от Эланда	11.10	Арт. п. л.	
8	„Директор Реппенхаген"	1775	„	11.10	Подр. патр. п. л.	
9	„Никомедиа"	4413	„	11.10	„	
10	„Вилькоммен"	3100	Брюстерорт	Октябрь	Мина	
11	„Бреслау"	1200	Данциг. зал.	6.9	„	
12	„Пернамбуко"	4800	Район Ландсорта	18.10	Подр. патр. и торп. пл.	
13	„Иоханнес Русс"	1750	„	19.10	Подр. патр. п. л.	
14	„Далельфрвен"	1050	„	19.10	Торп. п. л.	
15	„Герта Битх"	1770	Южн. Кваркен	24.10	Захвачен п. л.	
16	„Фраскати"	1750	Стремскаттен	30.10	Захвач. крейсерами	
17	„Шталек"	1800	Оландсгаф	29.10	Захвач. п. л.	
18	„Бургерм. Петерсен"	2800	Данц. зал.	10.11	Мина	
19	„Фризенберг"	1300	К осту от Мэн	4.12	Подр. патр. п. л.	
20	„Суоми"	1000	Б. Ханэ	2.11	Подр. патр. п. л.	
21	„Москау"	900	Риксхефт	1.2.16	Столкнов.	
22	„Клаус Хорн"	2700	Кальмарзунд	30.10	Выброс. на берег	
23	„Лулеа"	2500	„	17.11	„	

№№ по порядку	Класс и наименование корабля	Водоизмещение в т	Район гибели	Дата	Причина гибели	Примечание
24	„Кенигсберг"	1700	Штольпе	Март	Мина	Точный тоннаж неизвестен
25	„Бавария"	1700	„	„	„	
26	„Грете Хемсот"	1700	Аркона	„	„	
	Всего: 26 кораблей	53648	—	—	—	
	лодками: 15 кораблей . . .	32298	—	—	—	
	минами: 7 кораблей . . .	13500	—	—	—	
	Всего уничтожено: 53 кор. .	83500	—	—	—	
	из них: лодками 18 кор. . .	45500	—	—	—	
	на минах 23 кор. .	22000	—	—	—	

За два года войны:

Русские потеряли военных кораблей . . . . 15 — 25000 т
торговых кораблей . . . . 6 — 4000 „

Всего: . . . . 21 — 29000 т

Немцы потеряли военных кораблей . . . . 32 — 44000 „
торговых кораблей . . . . 35 — 61000 „

Всего: . . . . 72 — 105000 т [1])

[1]) В общую сумму не вошел тоннаж 7 потопленных германских военных кораблей и 3 торговых корабля.

Приложение 6.

Сводка торпедных атак подводных лодок с выпуском торпед за кампании 1914 и 1915 годов.

№№ п/п.	Наименование лодки	Время и дата	Район атаки	Кто атакован	Число торпед: выпущено	пошло	попало	Из каких аппаратов	Дальность стрельбы в кабельтовых	Примечание
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
				Кампания 1914 года						
1	„Акула"	4.05.8.8	Готска-Сандэ	2 миноносца	1	?	—	трубч.	0,5—1	
2	„Е-1"	9.10.18.10	Мэн-Фальстербо	Кр. „Виктория Луиза"	2	2	—	„	?	Крейсер, заметив торпеды, уклонился.
3	„Е-1"	28.10	Данцигский залив	Миноносец	1	1	—	„	2,5	
4	„Е-9"	13.55.17.10	Аркона	Кр. Газелле	2	2	—	„	2,5	Торпеды пошли по поверхности и неправильно по направлению.
5	„Акула"	22.10	Данцигск. зал.	Пароход	1	1	—	„	?	Пароход заметил торпеду и уклонился.
6	„Е-1"	13.12	Моэнс-клинт	Миноносец	1	1	—	„	?	Миноносец ходил переменными курсами.
7	„Акула"	19.00.17.12	Готска-Сандэ	Кр. „Аугсбург"	2	?	—	решетч.	10	Лодка стреляла в темноте на глаз.
8	„Е-9"	29.1.15	Моэнс-клинт	Миноносец	2	?	—	трубч.	?	Одна из торпед взорвалась о грунт.
				Кампания 1915 года						
1	„Дракон"	12.30.14.5	Богшер	Кр. „Тетис" (охрана — 1 миноносец)	3	3	—	1 трубч. носов. 2 решетч.	6—7	Штиль, крейсер застопорил ход, торпеда прошла по носу.
2	„	15.26.14.5	„	Кр. „Тетис" (охрана — 1 миноносец)	1	1	—	трубч. кормов.	8—9	Штиль. Крейсер отвернул, торпеда прошла в нескольких метрах за кормой.
3	„Е-1"	17.56.28.5	Южн. ч. Б. М.	Кр. „Амазоне"	1	1	—	трубч.	6—7	
4	„Е-9"	13.45.8.5	Брюстерорт	Минонос „S-20"	2	2	—	2 носов. трубч.	?	Туманная погода.
5	„Е-9"	8.07.11.5	Паппензе	Кр. „Роон"	2	2	—	2 носов. трубч.	?	Корабль уклонился; торпеды прошли за кормой в нескольких метрах.
6	„Е-9"	8.28.11.5	„	Тр „Индианола"	1	1	—	траверзн.	?	Торпеда прошла, видимо, под килем.
7	„Е-9"	8.30.11.5	„	Тр. „Инкула"	1	1	—	кормов. трубч.	?	Корабль уклонился поворотом, торпеда взорвалась о грунт.
8	„Е-9"	7.33.11.5	„	„ „	1	1	—	носов. трубч. (перезар.)	?	Торпеда прошла в 30—50 м за кормой.
9	„Акула"	17.40.21.5	„	Бр. бер. об „Беовульф"	4	?	—	?	5—6 каб	Корабль повернул на лодку, торпеды прошли за кормой.

№№ п/п.	Наименование лодки	Время и дата	Район атаки	Кто атакован	Число торпед			Из каких аппаратов	Дальность стрельбы в кабельтовых	Примечание
					выпущено	пошло	попало			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
10	„Е-9“	12.54.23.5	Либава—Мемель	Матка-тральщик.	1	1	—	траверзн.	?	
11	„Окунь“	21.10.3.6	Люзерорт	по крейсеру	4	?	—	решетч.	вплотную	Лодка таранена м-цем, взрыв — подрывн. патрон.
12	„Минога“	4.6	Либава	Воор. транспорт	1	1	—	носов. трубч.	1—1,5	Промах из-за неисправности торпеды.
13	„Е-9“	13.15.5.5	у Михайловского маяка	Кр. „Тетис“	1	1	—	траверзн.	2,5	Торпеда шла плохо, крейсер уклонился.
14	„Е-9“	13.15.5.5	у Михайловского маяка	Угольн. тр. и миноносец	2	2	2	носов. трубч.	5—6	Штиль. Транспорт затонул, миноносец („S-148“) подорван, доведен до порта.
15	„Аллигатор“	20.00:26.6	у Богшера	Кр „Тетис“	3	3	—	1 трубч., 2 решетч.	5	Крейсер застопорил, торпеды прошли по носу.
16	„	23.00.26.6	„ „	Группа судов (заград. и миноносцы)	1	1	—	1 носов. трубч.	8	
17	„Окунь“	19.45.27.6	у Виндавы	Кр. „Аугсбург“	2	2	—	?	4—5	Зыбь, угол встречи 100°, по герм. данным — 8—9 каб.
18	„Е-9“	14.00.2.7	в районе Риксхефта	Кр. „Принц Адальберт“	2	2	1	носов. трубч.	2—2,5	Вторая торпеда взорвалась о грунт.
19	„Акула“	17.30.5.7	в районе Эстергарн	Подв. лодка „U-A“	2	2	—	?	10	Одна торпеда не дошла. Ошибка в скорости цели и неисправность торпеды.
20	„Дракон“	20.40.14.7	в районе Люзерорт	Кр. „Бремен“	3	3	—	1 трубч. носов. 2 решетч.	7	Слышал взрыв, по немецким данным — промах.
21	„	22.30.14.7	в районе Люзерорт	„ „	1	1	—	трубч. кормов.	4—5	Крейсер с трудом уклонился, дав полный ход назад.
22	„Е-1“	10.53.22.7	у Паппензе	Ст. кор. „Неймюлен“	2	2	—	?	?	
23	„Е-1“	21.12.30.7	Эстергарн	Транспорт прорыватель заграждений „Аахен“	1	1	1	?	?	Море 5 баллов. Пароход погиб.
24	„Е-1“	21.20.30.7	„	тоже—„Золинген“	1	?	—	„	?	Транспорт стоял на месте.
25	„Аллигатор“	21.20.5.8	к весту от Люзерорта	по миноносцу	3	3	—	?	8	
26	„Дракон“	4.06.6.8	к весту от Люзерорта	по миноносцу	1	1	—	кормов. трубч.	4	
27	„Кайман“	9.00.12.8	у Утэ	Под. лодка „U-9“ под водой	2	2	—	носов. трубч.	?	Торпеды прошли вблизи перископа.
28	„Аллигатор“	7.00.13.8	в р-не Ирбена	Кр. „Пиллау“	3	3	—	?	6	Штиль. Крейсер уклонился.
29	„Е-1“	14.19.9.8	в 30 милях от Сарычева	Кр. „Штральзунд“	1	1	—	носов. трубч.	3,5	Торпеда прошла в 100 м за кормой.
30	„Гепард“	5.25.10.8	у Ирбена	Кр. „Любек“ с конвоем из 5 миноносцев	5	5	—	?	5—6,5	Крейсер с трудом уклонился поворотом на лодку, 2 торпеды — по носу, 2 — за кормой.

№№ п/п	Наименование лодки	Время и дата	Район атаки	Кто атакован	Число торпед			Из каких аппаратов	Дальность стрельбы в кабельтовых	Примечание
					выпущено	пошло	попало			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
31	„Е-9"	16.04.12.8	40 миль от Дагерорта	ПЛ „UC-4"	2	2	—	2 носов. трубч.	?	1 торпеда прошла под рубкой, другая под кормой. ПЛ была без хода.
32	„Е-9"	16.06.12.8	40 миль от Дагерорта	„ „	1	1	—	траверзн.	?	
33	„Е-1"	5.09.14.8	у Полангена	Авиаматка „Ансвальд"	1	1	—	?	?	
34	„Дракон"	5.09.14.8	у Ирбена	Кр. „Кольберг"	3	3	—	?	6	Крейсер уклонился от торпед.
35	„Е-1"	7.20 19.8	в р-не Сарычева	Линейный кр. „Зейдлиц"	1	1	1	траверзн.	1 -1,5	Промахнулся по „Зейдлицу", но попал в „Мольтке".
36	„Е 19"	5.10.10.9	у Стевенс-клинта	М-ц „S-122"	2	?	—	?	?	Торпеда прошла под кормой.
37	„Е-8"	13.55.1.10	у Штольпмюнде	Всп. минзаг „Один"	1	1	—	носов. трубч.	2,5—3	
38	„Е-19"	16.30.3.10	у Рюгена	П/х „Свиония"	2	1	—	?	?	Пароход стоял, торпеда прошла под ним.
39	„Е-19"	14.30.10.10	у Гиедзера	П х „Лулеа"	4	4	1 не взорвалась	?	?	Пароход стоял, увел прибор Обри, 1-я циркулировала, 2-я попала, но не взорвалась, 3-я прошла под п/х, 4-я — под носом п/х.
40	„Е-18"	15.30.12.10	у Либавы	Л/к „Брауншвейг"	1	1	—	?	?	
41	„Гепард"	12.20.17.10	в 15 мил. от Хоборга	Миноносец	2	2	—	1 решетч., 1 траверзн.	1,5 –2	Море 5 баллов.
42	„Гепард"	15.10.17.10	в 15 мил. от Хоборга	„	2	2	—	2 решетч.	0,5	
43	„Е-9"	20.00.18.10	у Норчепингской бухты	„П/х Пернамбуко"	1	1	1	?	?	По стоящему пароходу Последний погиб.
44	„Е-9"	10 30.19 10	у Норчеп. бухты	П/х „Далельфрвен"	1	1	—	?	?	По стоящему пароходу. Торпеда прошла под кормой.
45	„Е-9"	10.40 19.10	у Норчеп. бухты	„ „	1	1	1	кормов трубч	?	Утоплен.
46	„Е-8"	9.32.23.10	у Либавы	Кр. „Принц Адальберт"	1	1	1	носов. трубч.	?	Утоплен (детонац. погреба)
47	„Барс"	30.10	в р-не Стейнорта	Крейсер „Берлин"	4	4	—	?	6—7	
48	„Е-8"	6.00.6.11	у Паппензе	Кр. „Любек"	1	1		лев. траверзн.	2,5—3	Торпеда прошла под кораблем.
49	„Е-8"	12.45.7.11	у Брюстерорта	Уг. тр. „Джон Заубер"	1	1	1	носов. трубч.	?	Торпеда попала, но не взорвалась.
50	„Е 19"	13.45.7.11	у Арконы	Кр. „Ундине"	1	1	1	прав. траверзн.	6	Попадание в середину; крейсер застопорил.
51	„Е-19"	13.55 7.11	„ „	„ „	1	1	1	кормов. трубч.	6--7	Крейсер стоял, торпеда попала, корабль затонул.
52	„Е-19"	16.15.3.12	„ „	Миноносец „V-152"	1	1	—	прав. траверзн.	6	
53	„Е-19"	10.37.7.12	в р-не Готланд-Эланд	Траулер	1	1	—	носов. трубч.	3,5	

Всего атак 51
Повторных выстрелов 2

Сводка результатов торпедных атак подводных лодок за кампанию 1915 года (по лодкам).

Кто стрелял	Число атак	Атаковано кораблей: ходовых	Атаковано кораблей: стоявших	Торпед: выпущено	Торпед: попало	% попаданий: удачн. атак	Дальность стрельбы в каб.
1	2	3	4	5	6	7	8
„Дракон"	5	3 крейсера	—	11	0	0	4—9
	1	1 минонос.	—	1			4
„Аллигатор"	3	2 крейсера	—	7	0	0	5—8
	1	1 минонос.	—	3	0		8
„Окунь"	2	2 крейсера	—	6	0	0	9—4½
„Акула"	1	1 БР бер. обор.	—	4	0	0	5—6
	1	1 подлодка	—	2	0	0	10
„Кайман"	1	1 подлодка	—	2	0	0	
„Минога"	1	1 трансп.	—	1	0	0	1½
„Гепард"	1	1 крейсер	—	5	0	0	6
	2	1 минонос.	—	4	0	0	½—2
„Барс"	1	1 крейсер	—	4	0	0	6—7
„Е-1"	1	1 лин. кр.	—	1	1	25% / 29%	1½
	2	2 крейсера	—	2	0		3½
	1	1 стор. кор.	—	2	0		
	3	3 вспом. кор.	—	3	1		
„Е-8"	2	2 крейсера	—	2	1	50%	3
	2	2 всп. кор.	—	2	1 невзор.	50%	3
„Е-9"	3	3 крейсера	—	5	1	22% / 21%	2—2½
	1	1 минонос.	—	2	0		6½
	4	3 всп. кор.	—	4	0		
	2	1 подлодка	—	3	0		
	1	—	тр. и мин.	2	2		5½
	3	—	2 парохода	3	2		
„Е-18"	1	1 лин. кор.	—	1	0	0	
„Е-19"	2	1 крейсер	1 крейсер	2	2	17% / 14%	6—7
	2	2 минонос.	—	3	0		
	1	1 траулер	—	1	0		3½
	2	—	2 парохода	6	0		
Всего	53	39	7	94	11	12/19%	5
По русск. лодк.	20	16	—	50	0	0	6
По англ. лодк.	33	24	7	44	11	25% / 33,3%	4

Приложение 8.

Сводка результатов торпедных атак подводных лодок за кампанию 1915 года (по атакованным объектам).

	Число атакованных кораблей	Число торпед			Число погибших кораблей
		выпущенных	попавших	% попадания	
Идущие корабли	40	82	6	7,3	2
Из них: лин. корабли	1	1	0	0	
лин. крейсер	1	1	1	100	
брон. береговой обороны	1	4	—	0	
крейсеры	17	44	3	7	1
миноносцы	6	11	0	0	
подв. лодки	3	7	0	0	
мин. загр.	2	2	0	0	
стор. корабли	1	2	0	0	
траулеры	1	1	0	0	
вспом. корабли	3	4	2	50	1
транспорты	4	5	0	0	
Стоящие корабли	7	12	5	41,7	4
Из них: крейсеров	1	1	1	100	1
миноносцев	1	1	1	100	
транспортов	1	1	1	100	1
пароходов	4	9	2 (+ 1 не взорв.)	22	2
Общий итог	47	94	11 (+ 1 не взорвалась)	11,8	6 (12%)

Приложение 9.

Сводка походов подводных лодок за кампанию 1915 года.

Название лодок	Число походов за кампанию	Число дней нахожден. за кампан.		Походный коэфициент полезного использования	Средняя продолжительн. похода в сутках	Число дней, проведенных за кампанию				Годовой коэфициент полезного использования	Число произведенных атак с выпуском торпед	Число выпущенных торпед
		В походах	В назначенном районе действий			В оборонительн. операции	В разведке у Либавы	В активных операциях	В базе			
1	2	3	4	$5\left(\frac{4}{3}\right)$	$6\left(\frac{3}{2}\right)$	7	8	9	10	11	12	13
„Барс"	7	37	10	0,3	5,3	8	8	21	67	0,35	1	4
„Гепард"	7	32	18	0,5	4,6	14	2	16	65	0,33	3	9
„Вепрь"	2	14	5	0,4	7,0	—	9	5	38	0,33	—	—
„Акула"	10 (9)	61	38	0,6	6,8	20	7	34	149	0,29	2	6
„Макрель"	6	11	9	0,8	1,8	11	—	—	199	0,05	—	—
„Минога"	8	24	18	0,7	3,0	16	4	4	189	0,11	1	1
„Окунь"	5	13	10	0,8	2,6	13	—	—	185	0,07	2	6
„Аллигатор"	12	33	21	0,6	2,8	17	—	16	166	0,17	4	10
„Дракон"	18	37	27	0,7	2,1	31	—	6	166	0,18	6	12
„Кайман"	12	28	20	0,7	2,3	21	—	7	158	0,16	1	2
„Крокодил"	4	8	7	0,9	2,0	8	—	—	195	0,04	—	—
„Белуга"	3	4	4	1,0	1,3	4	—	—	203	0,02	—	—
„Сом"	1	3	3	1,0	3,0	—	—	3	56	0,05	—	—
										$\frac{3}{3+10}$		
„Е 1"	8	53	33	0,6	6,6	4	7	42	148	0,26	7	8
„Е-8"	5	41	27	0,7	8,2	8	15	18	39[1]	0,51	4	4
„F-9"	17	110	76	0,7	6,5	31	8	71	120	0,48	13	19
„Е-18"	5	38	20	0,5	7,6	—	—	38	84[2]	0,31	1	1
„Е-19"	3	37	27	0,7	12,3	—	—	37	48[2]	0,44	7	12
В среднем:												
по русским малым лодкам	7,6	18	12	0,8	2,4	13,4	0,5	4,0	169	0,11	1,6	3,4
„ „ большим	8,5	38	18	0,5	6,0	10,5	6,4	19,0	80	0,33	1,5	5,0
„ английским	7,6	56	36	0,6	8,2	8,6	6,0	41,2	88	0,41	6,6	8,8

1) Продолжительность кампании принята с момента прихода в Ревель и до столкновения с „Гепардом".

2) Продолжительность кампании принята с момента прихода в Ревель до возвращения из последнего похода.

Новые наименования географических пунктов, встречающихся в тексте.

Або — Турку
Аренсбург — Куресаар
Аспэ — Хаапасаари
Бакгофен — Ужава
Балтийский порт — Палдиски
Векшер — Вексшер
Вердер — Виртсу
Виндава — Вентспильс
Вормс — Вормсисаар
Гангэ — Ханко
Гельсингфорс — Гельсинки
Гогланд — Суурсаари
Готска-Сандэ — Готтска-Санден
Дагерорт — Кыпу-сээр
Даго — Сааремаа
Домеснес — Колькасрагс
Ирбенский пролив — Сырве-мари
Кассарский плес — Кассааре-лахт
Кертель — Кердля
Кильконд — Кихельконна-лахт
Куйвасто — Куйвасте
Кюно — Кихну
Лавенсаари — Лавансаари
Либава — Лиепайя
Люзерорт — Овизи
Мариэхамн — Марианхамина
Мемель — Клайпеда
Михайловский маяк — Микель-бэка
Моон — Мухумаа
Моонзунд — Мухувейн
Нарген — Найсаар
Оденсхольм — Осмусаар
Пакерорт — Пакри
Патерностер — Вийрелайд
Пернов — Пярну
Раумо — Раума
Ревель — Таллин
Рогокюль — Рохукюля
Родшер — Руускери
Руно — Рухну
Сарычев — Ускуив
Сворбе — Сырве-сээр
Соэлозунд — Соэловейн
Стейнорт — Акменрагс
Стеншер — Вайндло
Суроп — Суурупи
Таггалахт — Пидула-лахт
Тахкона — Тахкуна
Фильзанд — Вильзанди
Церель — Сырве-Лайатюкиотс
Эзель — Хиумаа
Экхольм — Мохни

ОГЛАВЛЕНИЕ

ОТДЕЛЬНЫЕ ПРИЛОЖЕНИЯ:

Редактор Капитан 1 ранга *Н. А. Жуков.*
Техн. редактор *И. И. Петровский.*
Корректор *К. И. Леонтьев.*

Сдано в производство 23/XI 1938 г.
Подписано к печати 26/II 1939 г.

Формат бумаги 60×92 1/16. Леноблгорлит № Г-48598.
Объем 17 5/8 печ. л. уч.-авт. л. 27,04. Изд. № 23. Зак. № 4383.

Цена 6 р. 50 к., переплет 1 р.

Картотипография Гидрографического управления РКВМФ,
Ленинград, здание Главного Адмиралтейства.

ЗАМЕЧЕННЫЕ ОПЕЧАТКИ

№№ п/п	Страница	Строка	Напечатано	Следует читать	По чьей вине ошибка
1	83	Подпись под рис. 11	Водоизмещение 23 200 тонн	Водоизмещение 13 200 тонн	Типографии
2	127	23 снизу	105 *см* скорострельных орудий	10,5 *см* скорострельных орудий	Редактор
3	169	14 снизу	„8—18“	„Е—18“	Типографии
4	181	22 снизу	10 ноября	10 октября	Редактор

Томашевич

Стр.

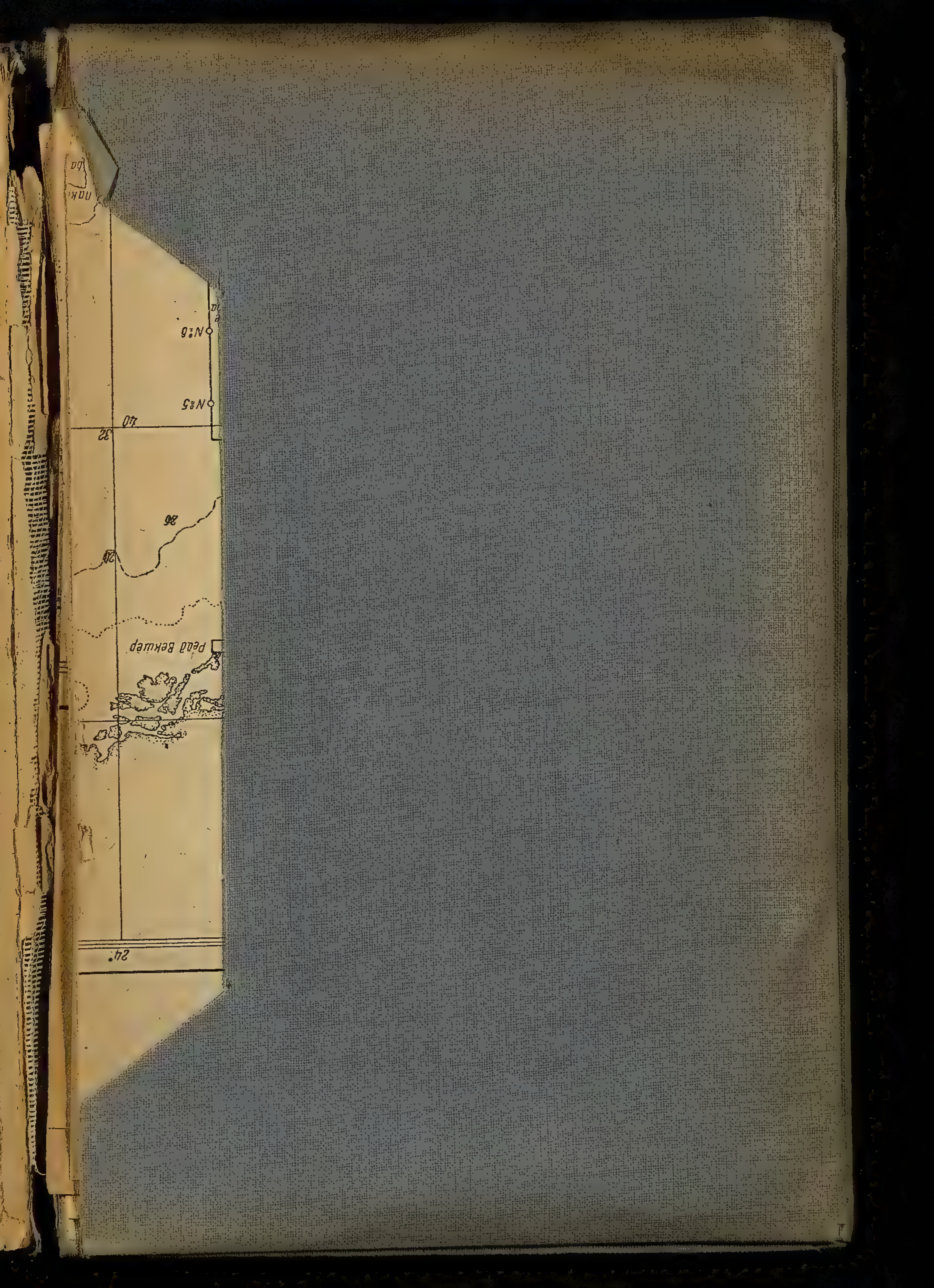
ОТДЕЛЬНЫЕ ПРИЛОЖЕНИЯ:

Редактор Капитан 1 ранга *Н. А. Жуков.* Сдано в производство 28/XI 1938 г.
Техн. редактор *И. И. Петровский.* Подписано к печати 26/II 1939 г.
Корректор *К. И. Леонтьев.*

Формат бумаги 60×92¹/₁₆. Леноблгорлит № Г-48598.
Объем 17⁵/₈ печ. л. уч.-авт. л. 27,04. Изд. № 23. Зак. № 4383.

Цена 6 р. 50 к., переплет 1 р.

Картотипография Гидрографического управления РКВМФ,
Ленинград, здание Главного Адмиралтейства.



7 р. 50 к.

конверт 1р.

Приложение 11.

ГРАФИК ПОХОДОВ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК В КАМПАНИЮ 1914 ГОДА

Август — Сентябрь — Октябрь — Ноябрь — Декабрь — Январь — Февраль

Е
Е-9
„Акула"
„Минога"
„Макрель"
„Окунь"
„Аллигатор"
„Дракон"
„Кайман"
„Крокодил"
„Белуга"

Условные обозначения: Переход на позицию; Переход с позиции в базу; Пребывание на ходу и без хода в шхерах и на внут. фарватерах; Пребывание на позиции; Атака с выпуском торпед

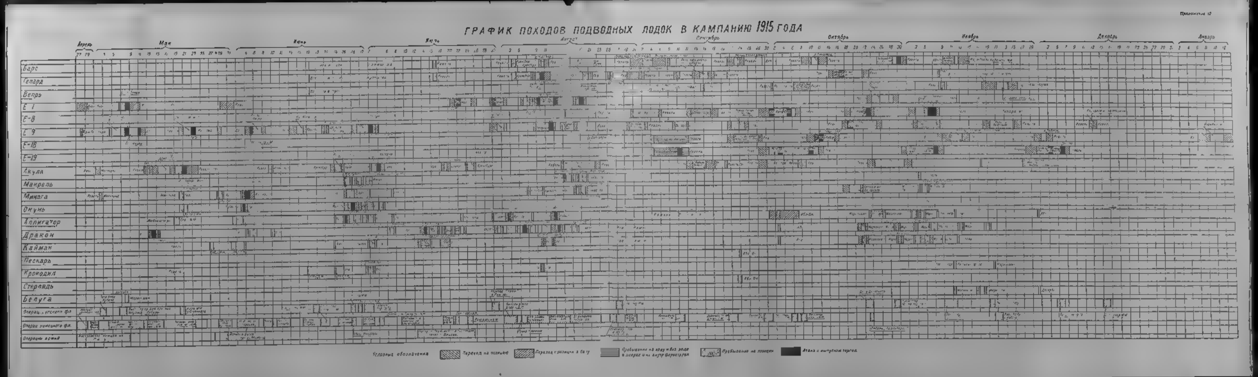


ГРАФИК ПОХОДОВ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК В КАМПАНИЮ 1915 ГОДА
Апрель
Май
Июнь
Июль
Август
Сентябрь
Октябрь
Ноябрь
Декабрь
Январь
Барс
Гепард
Вепрь
Е-1
Е-8
Е-9
Е-18
Е-19
Акула
Макрель
Минога
Окунь
Аллигатор
Дракон
Кайман
Пескарь
Крокодил
Стерлядь
Белуга
Операц. русского фл.
Операц. немецкого фл.
Операции армии
Условные обозначения
Переход на позицию
Переход с позиции в базу
Пребывание на ходу и без хода в шхерах или внутр. фарватерах
Пребывание на позиции
Атака с выпуском торпед

23°
24°
25°
60°
40'
30'
20'
59°
Рейд Векшер
Поркала удд
В. Кольбода-грунд
Венгтшер
Аякс
Герм крейсера 11 8
Герм миноносцы 18 8
Германские крейсера 12 8
Дозор русских крейсеров
Русские крейсера 18 8
позиция лодок
№1
№2
№3
№4
№5
№6
№7
№8
39 кв
17 8
31 7
2 8
Нарген
Суроп
Ревель
Оденсхольм
Глотова
Тахкона
Вормс
Даго

Схема 1.

№№ позиций	Название корабля	Время пребывания в море
1	Позиции ловок у центр заграждения	
2-3	Дракон и Минога	1.9-6.9
4-5	Дракон и Минога	6.9
6-12	Акула	7.9 9.9
13-15	Дракон	24.9-1.10
16	Белуга	8.10
17-18	Дракон	11-12.10
19	Кайман	12.10

Схема 2.

№№ позиций	Название корабля	Время пребывания в море
1-2	Крокодил	9.10
3	Крокодил	15.10
4	Крокодил	25.10
5	Макрель	29.10
6-8	Минога	29 и 31.10
9	Белуга	30.10
10	Акула	12.11
12-16	Е-9	15-22.10
17-19	Е-1	15-21.10
19-21	Е-1 Е-9	25-30.10
22-27	Е-1	15-22.11
28-29	Е-9	15-22.11
30-35	Акула	18-24.11

Схема 3.

№№ позиций	Название корабля	Время пребывания в море
1, 2, 4, 5	Е-1	11 16 12
3, 4	Е-8	11-17 12
9	Аллигатор	16-18 12
10	Дракон	16 18.12
11	Кайман	16-18.12
6 8	Акула	16 18 12
12	Е-9	18-19 12
13 14	Е-9	23-31.1 16г.

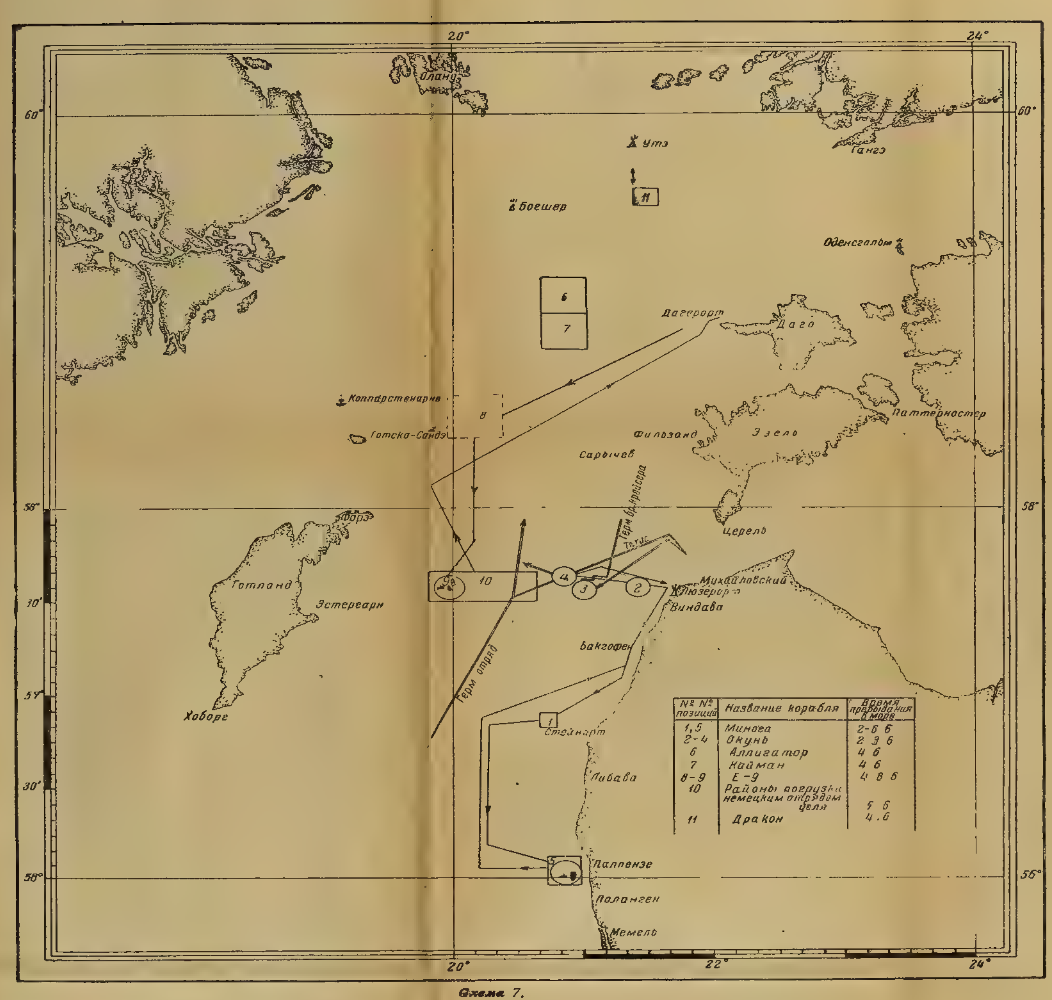
Схема 4.

Векшер
Вестер-бодан
Кольбада-грунд
Поркала удд
Ганге-удд
Бенгтшер
Аякс
Олег
39 кв.
I линия пл. в 1915 г. Е-1, Е-9, Кайманъ и Барсъ
I линия пл. в 1914 году
II линия пл. в 1914 году
II линия в 1915 г. IV и V дивизіонъ пл.
Нарген
Вульф
Суроп
Ревель
Пакерорт
Балтийский порт
Неугрунд
Грасгрунд
Оденсхольм
Тахкона
Кертель
Даго
Дагерорт
Вормс
22°
23°
24°
24°56'
60°
40'
30'
20'
59°

Схема 5.

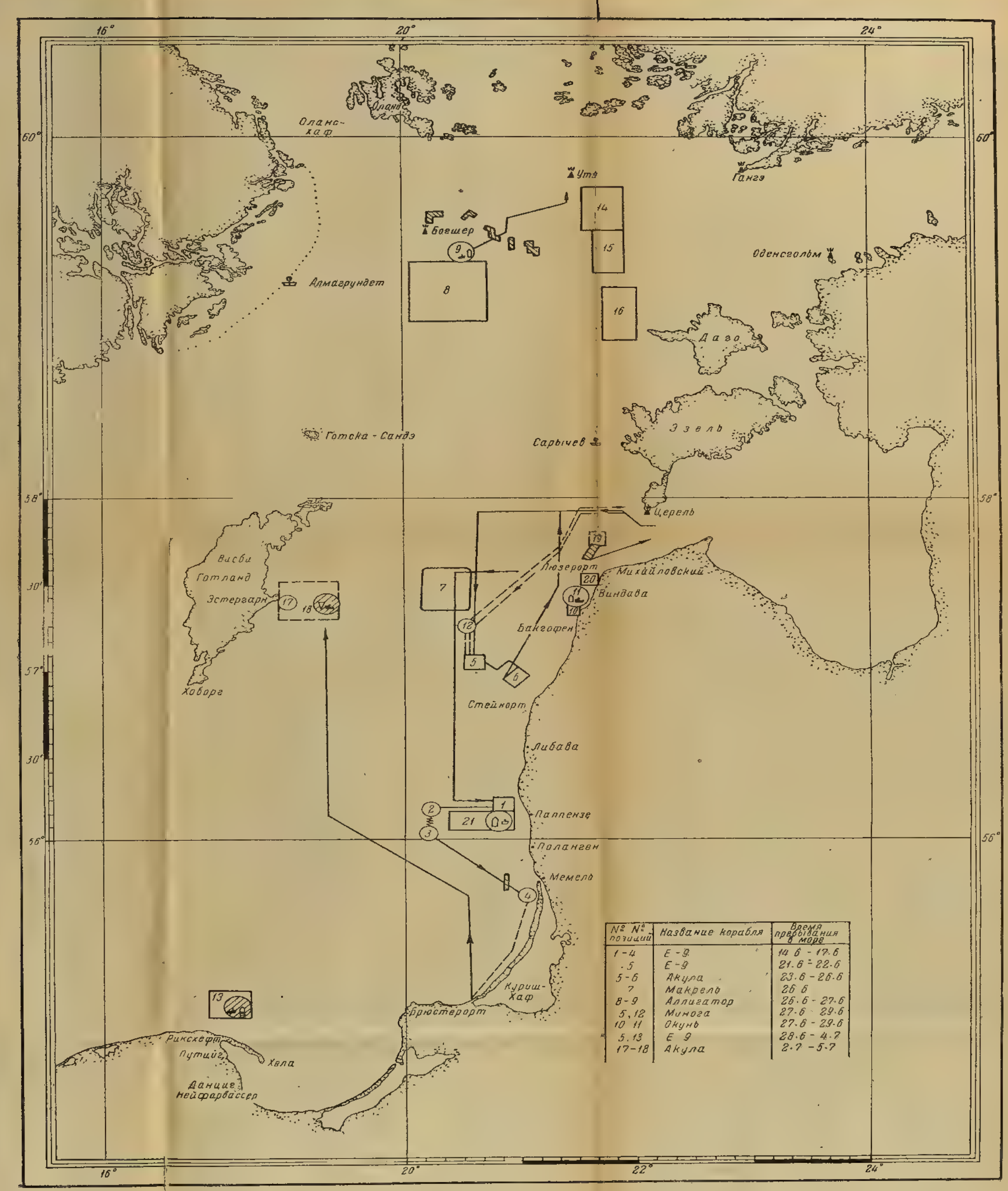
№№ позиций	Название корабля	Время пребыван. в море
1,3,6,9,10	Е-9	28.4–12.5
2,4,7,8	Е-1	27.4–11.5
5	Белуга	7–8.5
11,12	Дракон	13–15 5
13,14,16	Акула	18–24.5
15,16,14 17	Е-9	20–29.5

Схема 6.



№ № позиций	Название корабля	Время пребывания в море
1, 5	Миноеа	2-6 6
2-4	Окунь	2 3 6
6	Аллигатор	4 6
7	Кайман	4 6
8-9	Е-9	4 8 6
10	Районы погрузки немецким отрядом цели	5 6
11	Дракон	4.6

Схема 7.



№№ позиций	Название корабля	Время пребывания в море
1-4	Е-9	14 6 - 17·6
.5	Е-9	21.6 - 22·6
5-6	Акула	23·6 - 26·6
7	Макрель	26 6
8-9	Аллигатор	26·6 - 27·6
5,12	Минога	27·6 29·6
10 11	Окунь	27·6 - 29·6
5.13	Е 9	28·6 - 4·7
17-18	Акула	2·7 -5·7

Схема 8.

NN позиций	Название корабля	Время пребыв в море
1	Е-1	29 7 - 2.8
2 3	Е-9	29.7 - 2 8
4	Дракон	30.7-1.8
5-6	Аллигатор	2.8-4.8
5	Дракон	4.8-7.8
7,25	Е-1	4.8-8.8
8,9	Гепард	8.8
10,11	Е-9	8.8 10.8
12-14,7,22	Е-1	9.8-14.8
15	Гепард и Барс	9.8
16	Гепард	10.8
17	Барс	10.8
18,1,21	Е-9	10.8-13.8
19	Крокодил	10.8
20	Кайман	10.8
23,24	Аллигатор	13.8
17	Дракон	14.8

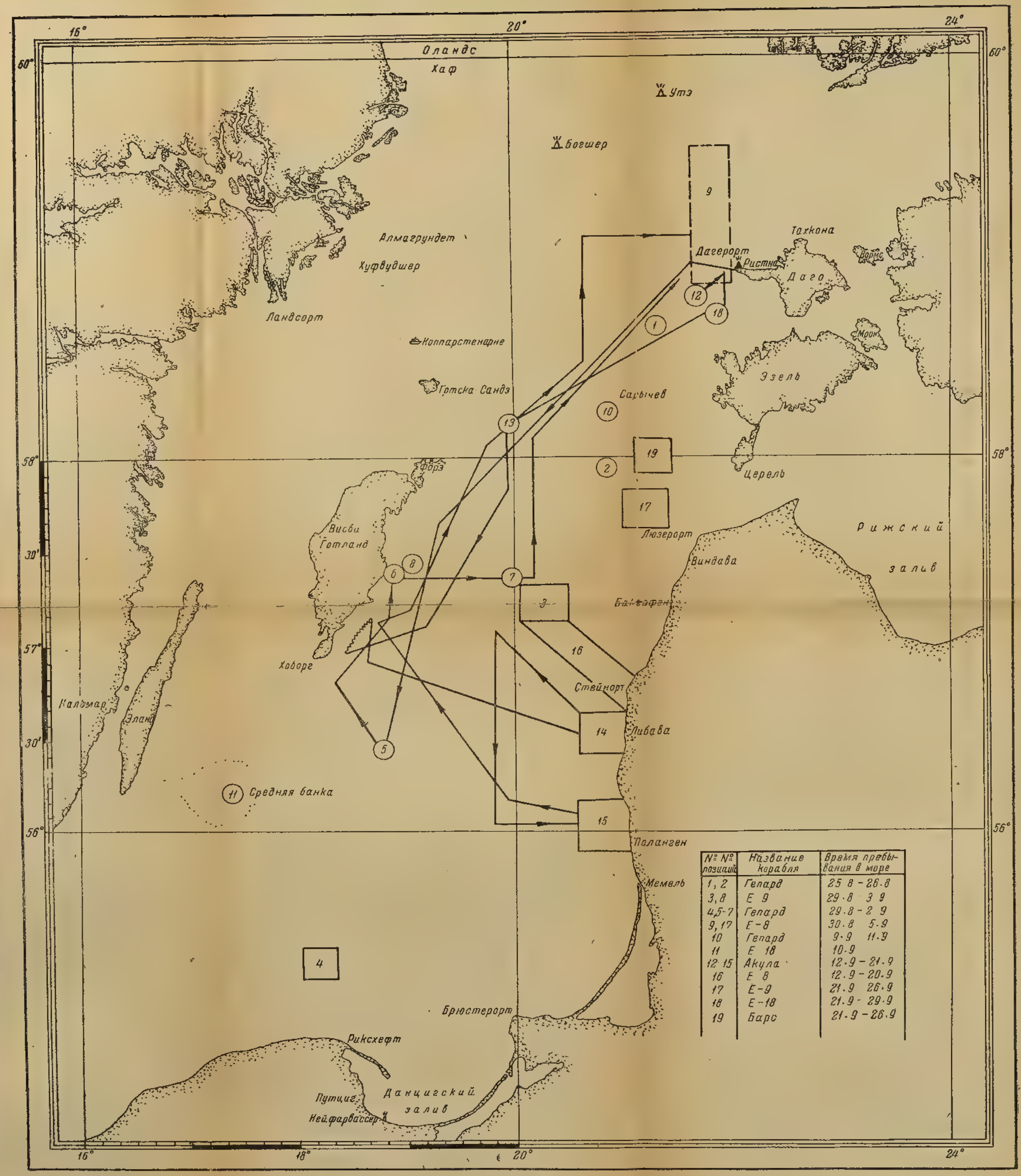
Схема 9.

№№ позиций	Название корабля	Время пребывания в море
1	Е-9	14 8 – 17 8
2, 8, 9	Акула	14.8 – 22.8
3	Макрель	18.8
4	Дракон	18.8
5	Е-1	17 8 – 20 8
6	Миногa и Макрель	19.8
7, 12	Гепард	20.8 – 21.8
10	Дракон, Макрель и Миногa	17.8
11	Герм. отряд в набл. на	20 8

Схема 10.

Обозначения
граница нейтральных вод
маячные огни, которые остались не потушенными
места убранных потушенных маяков
граница укреплен района гор Копенгаген
Районы загражд Дании
германские заграждения
границы опасного района германских заграждений
путь английских пл. пл.
Куллен
Хеганас
Вихен
Гилледжи
Лаппе грунд
Гельсингборн
Хельсингер
Роо
ДАНИЯ
ШВЕЦИЯ
Хвен
Борстахузен
Ландскрона
Бухта Лундскра
Тарбек
Кулорна
Викхег
КОПЕНГАГЕН
Миддель грунд
Дрогден
Бухта Ломма
Ломма
Сальт Хольм
Флинт
Мальме
Оскар грунд
Лимехамм
Бухта Кэге
Кэге
Фальстербо
Треллеборг
Стевнс Клинт

Схема 11.



№ № позиций	Название корабля	Время пребывания в море
1, 2	Гепард	25 8 – 26·8
3, 8	Е 9	29·8 3 9
4,5–7	Гепард	29·8 – 2 9
9, 17	Е–8	30·8 5·9
10	Гепард	9·9 11·9
11	Е 18	10·9
12 15	Акула	12·9 – 21·9
16	Е 8	12·9 – 20·9
17	Е–9	21·9 26·9
18	Е–18	21·9 – 29·9
19	Барс	21·9 – 26·9

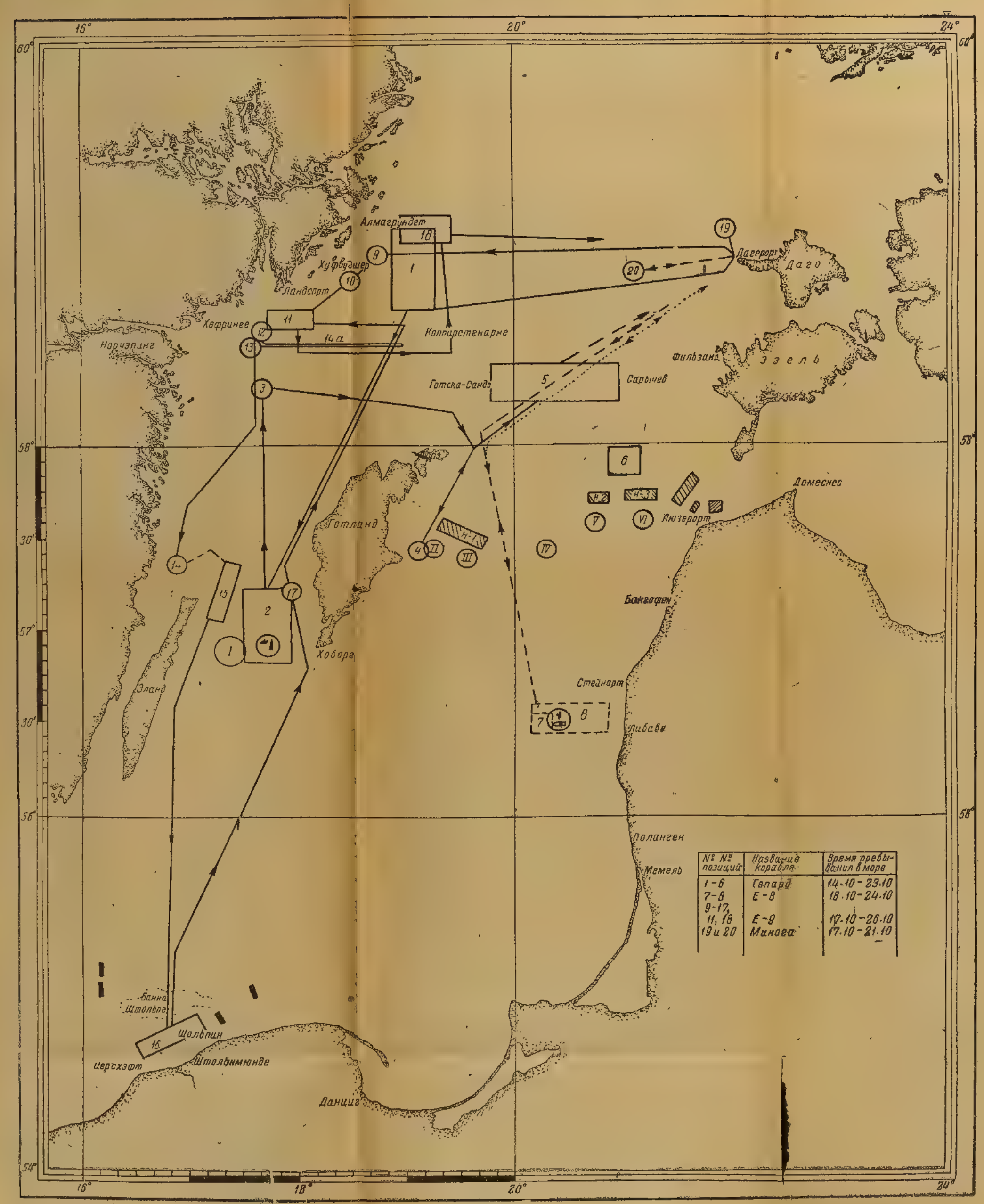
Схема 12.

Ганге
Богшер
№11
№10
№9
№12
Даго
Эзель
Алмогрундет
№8
№7
Ландсор
Коппарстенарне
№1
Готско Сандэ
Сторжев
№14
Церель
Готланд
Эстер гарн
№13
№3
№2
№6
№4
№5
Михайловский
Виндаво
Рижский залив
Хобург
Стейнорт
№18
№15
Либава
№16
Обозначения
наблюденные курсы германских кораблей
русские заграждения
позиции русских лодок
N-я Средн банка
S-я Средняя банка
Полонген
Мемель
№17
Брюстерорт
Рикхефт
Стило
Данцигский залив
Нейфарвассер
Данциг
16°
18°
20°
24°
56°
57°
58°

Схема 13.

№№ позиц.	Название корабля	Время пребывания в море
1-4	Акула	28.9 - 7.10
5-8	Е 8	28.9 - 7.10
9-18	Е 19	28.9 - 13.10
I, 19	Аллигатор	30.9 - 6.10
20-25а	Вепрь	6.10 - 10.10
25б-27, 8	Барс	8.10 - 14.10
3, 28-30	Е-18	9.10 - 16.10

Схема 14.

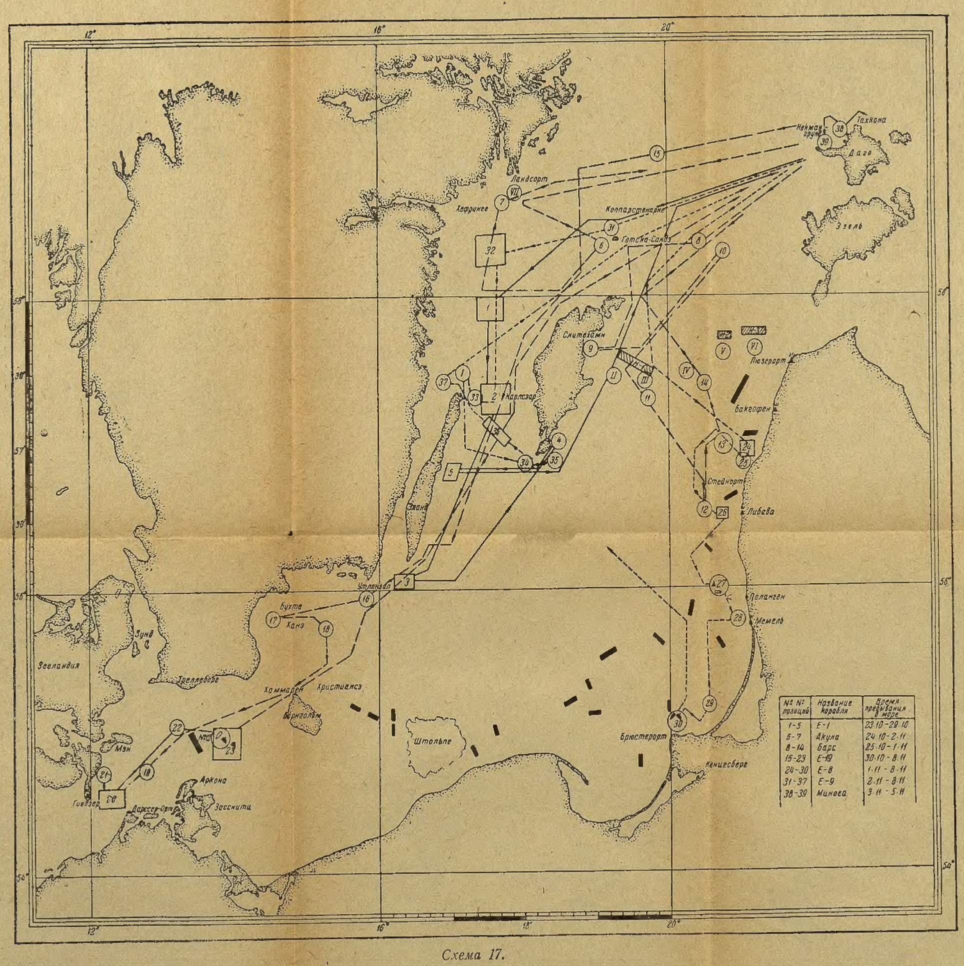


№№ позиций	Название корабля	Время пребывания в море
1-6	Гепард	14.10-23.10
7-8	Е-8	18.10-24.10
9-17, 11, 18	Е-9	17.10-26.10
19 и 20	Минова	17.10-21.10

Схема 15.

№№ позиции	Название корабля	Время пребыван. в море
1 4	Кайман	20–22 10
2 3	Дракон	20–22.10
4–11	Аллигатор	23–26.10
12	Дракон	29–30.10
13	Аллигатор	4–5 11

Схема 16.

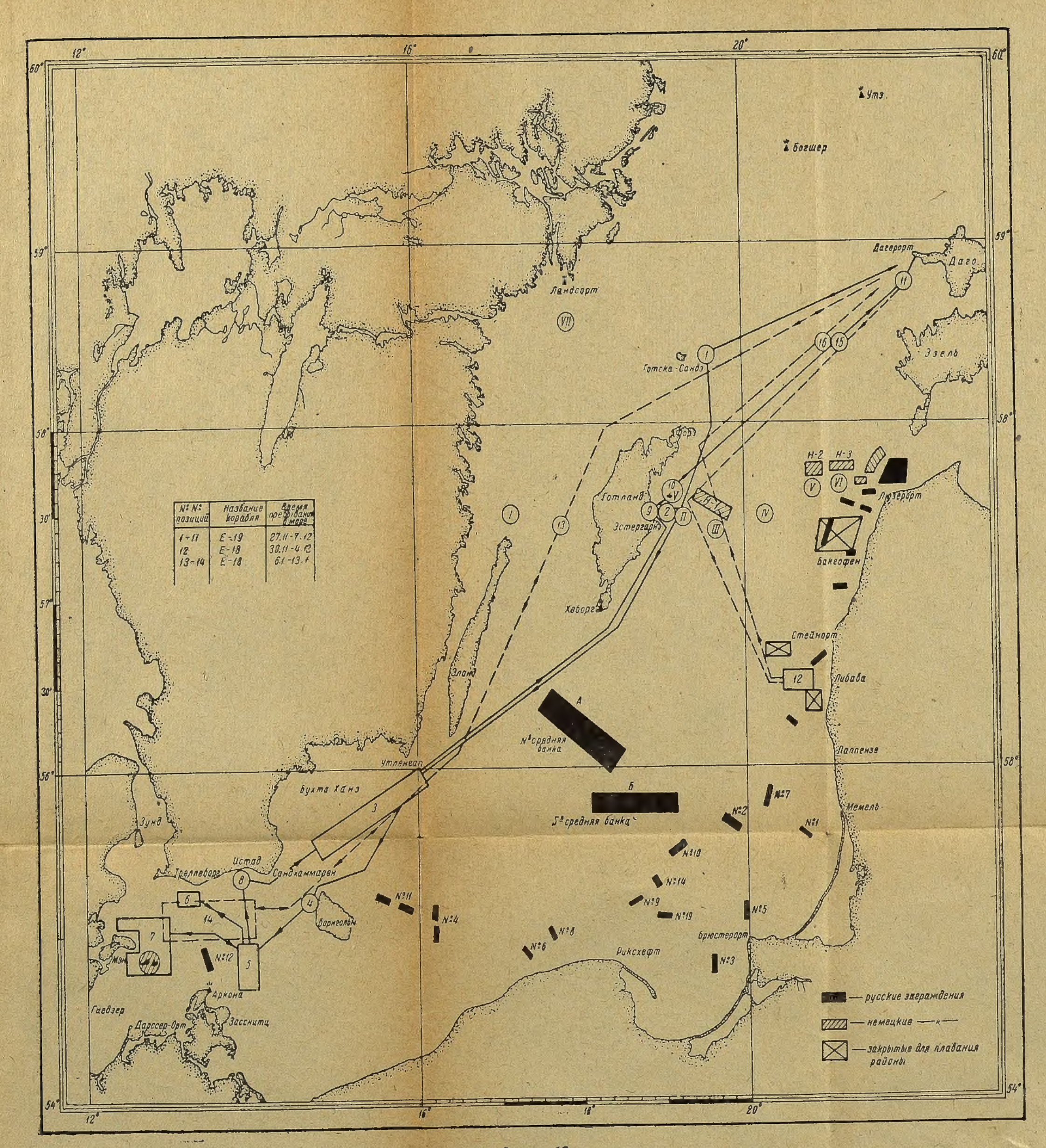


№№ позиций	Название корабля	Время пребывания в море
1-5	Е-1	23.10-29.10
6-7	Акула	24.10-2.11
8-14	Барс	25.10-1.11
15-23	Е-19	30.10-8.11
24-30	Е-8	1.11-8.11
31-37	Е-9	2.11-8.11
38-39	Минога	3.11-5.11

Схема 17.

Богшер
Ландсорт
Каппарстенарне
Готска-Санде
Дагерорт
Даго
Эзель
Свенсхольм
Рижский залив
Фаре
Слитхамн
Готланд
Эстергарн
Хоборг
Эланд
Виндава
Люзерорт
Бакгофен
Стейнорт
Либава
Бернатен
Полангем
Мемель
Брюстерорт
Рикскефт
Нейфарвассер
Христиансэ
Борнгольм
Банка Штольпе
Аркона
№ средняя банка
Место подрыва Данцига 25.11.15
Южн. средняя банка
-Закрытые для плавания немцами районы
-Германские заграждения
-Русские заграждения
-Курс германских крейсеров 19.11
№ № позиций | Название корабля | Время пребывания в море
1-4 | Барс | 9-15 11
5-6 | Е-18 | 9-15 11
7-13 | Вепрь | 18-26 11
14-16 | Е-9 | 18-27 11

Схема 18



Утэ
Богшер
Дагерорт
Даго
Ландсорт
Эзель
Готска-Санде
Н-2
Н-3
Готланд
Эстергарн
Люзерорт
Бакгофен
Хобург
Стейнорт
Либава
Эланд
А
№ средняя банка
Утленгап
Паппензе
Бухта Ханэ
Б
5-я средняя банка
Мемель
Зунд
Треллеборг
Истад
Сандхаммарен
Борнгольм
Рикскефт
Брюстерорт
Мэн
Аркона
Гиедзер
Даррсер-Орт
Засснитц
№ № позиций | Название корабля | Время пребывания в море
1÷11 | Е-19 | 27.11-9.12
12 | Е-18 | 30.11-4.12
13-14 | Е-18 | 6.1-13.1
русские заграждения
немецкие
закрытые для плавания районы

Схема 19.